

**PLEYEL (A86)
ET PORTE DE PARIS (A1)
AMÉNAGEMENT DU
SYSTÈME D'ÉCHANGEUR**

**Pièce F :
Bilan de la concertation**



Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)



Bilan de la concertation



PRÉAMBULE

Une concertation publique vise à informer la population et à échanger sur un projet. Elle favorise l'expression des habitants, des associations et autres personnes concernées, qu'il s'agisse de confirmer les enjeux, de suggérer des orientations, de formuler des avis sur des dispositions envisagées, ou encore d'enrichir le projet par le recueil d'avis et d'observations.

Du 20 novembre au 22 décembre 2017, le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93) a donc fait l'objet d'une concertation publique réglementaire. Cette étape a ensuite donné lieu à une poursuite du dialogue avec les habitants au premier trimestre 2018.

Le présent document est la synthèse et l'analyse de ces deux temps d'échanges entre la Direction des routes Île-de-France (DIRIF), en qualité de maître d'ouvrage, et le public mobilisé. Ce bilan constitue un véritable outil d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage.



SOMMAIRE GÉNÉRAL

| | |
|---|-----------|
| Bilan de la concertation | 4 |
| 1. Introduction | 5 |
| 1. Le projet en bref | 6 |
| 2. Les objectifs de l'aménagement envisagé | 8 |
| 3. La fermeture des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris | 8 |
| 4. Les principes d'aménagement de l'échangeur de Pleyel | 9 |
| 5. Les variantes soumises à la concertation | 10 |
| 6. Coût et calendrier envisagé | 13 |
| 2. Déroulement et modalités de la concertation | 14 |
| 1. Une concertation sous l'égide d'un garant | 15 |
| 2. Annoncer et informer | 15 |
| 3. Echanger | 18 |
| 4. Contribuer | 20 |
| 3. Synthèse thématique des avis reçus pendant la concertation | 21 |
| 1. Le projet dans sa globalité | 22 |
| 2. Les variantes d'aménagement de l'échangeur de Pleyel | 24 |
| 3. Des propositions de variantes alternatives formulées par les riverains | 29 |
| 4. Les études réalisées par la maîtrise d'ouvrage | 29 |
| 5. Les projets connexes | 31 |
| 6. Les modalités de la concertation | 32 |
| 4. Les enseignements de la concertation réglementaire | 33 |
| Bilan de la poursuite du dialogue premier trimestre 2018 | 34 |
| 5. Préambule | 35 |
| 6. Déroulement et modalités de la poursuite des échanges | 36 |
| 1. Deux ateliers de travail avec les habitants | 37 |
| 2. Une réunion publique de restitution | 37 |
| 7. La synthèse des études sur les variantes | 38 |
| 1. Les variantes citoyennes | 39 |
| 2. Les variantes de la DiRIF | 40 |
| 8. La synthèse des échanges menés lors de la poursuite du dialogue | 43 |
| 1. La prise en compte des attentes des riverains | 44 |
| 2. Une satisfaction globale de la poursuite du dialogue | 45 |
| Conclusions générales de la maîtrise d'ouvrage | 47 |
| 1. La suite à donner | 47 |
| 2. Les réflexions du maître d'ouvrage pour la suite du projet | 48 |



Bilan de la concertation

Introduction

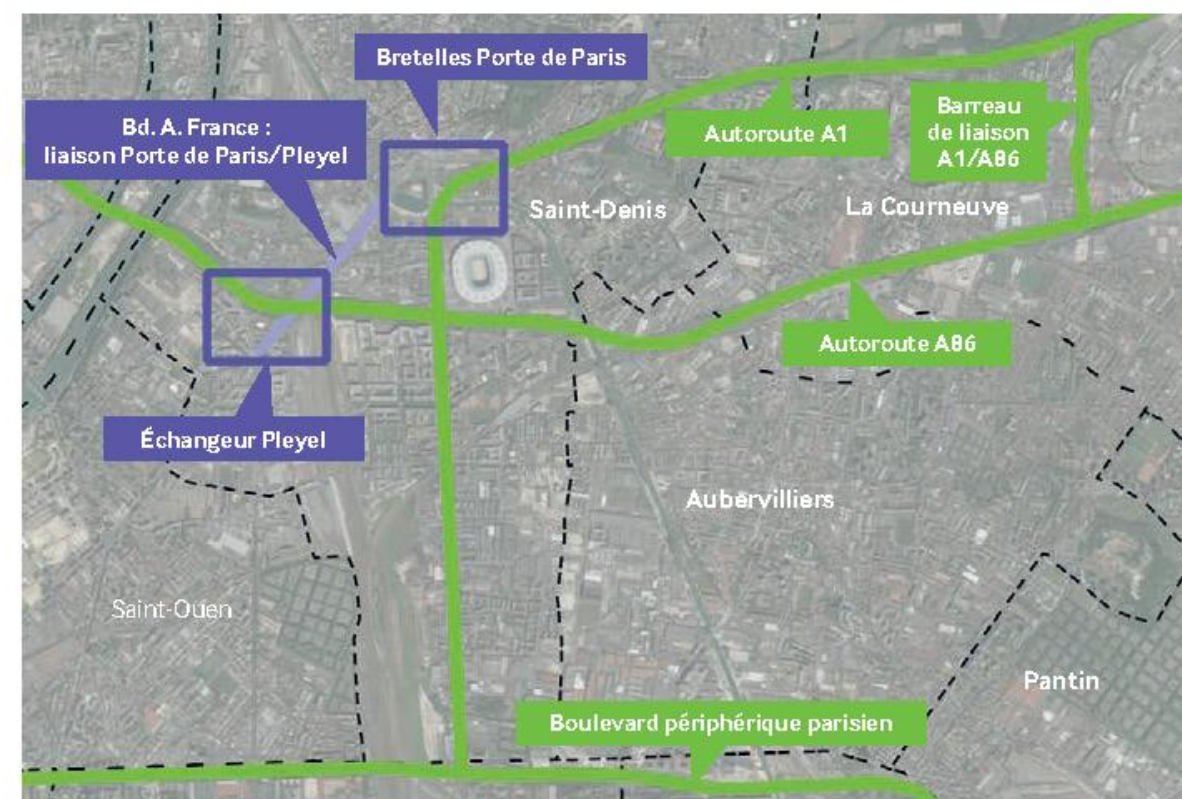
1. Le projet en bref

Le projet concerne l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93) qui se traduit par la fermeture définitive des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau de l'échangeur de Pleyel.

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire : apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Actuellement, il existe deux connexions possibles entre l'autoroute A1 et l'autoroute A86 :

- ▣ une au niveau du barreau de liaison A1-A86 de La Courneuve ;
- ▣ une qui emprunte le boulevard Anatole France, entre la Porte de Paris et l'échangeur de Pleyel.



▣ Réseau routier

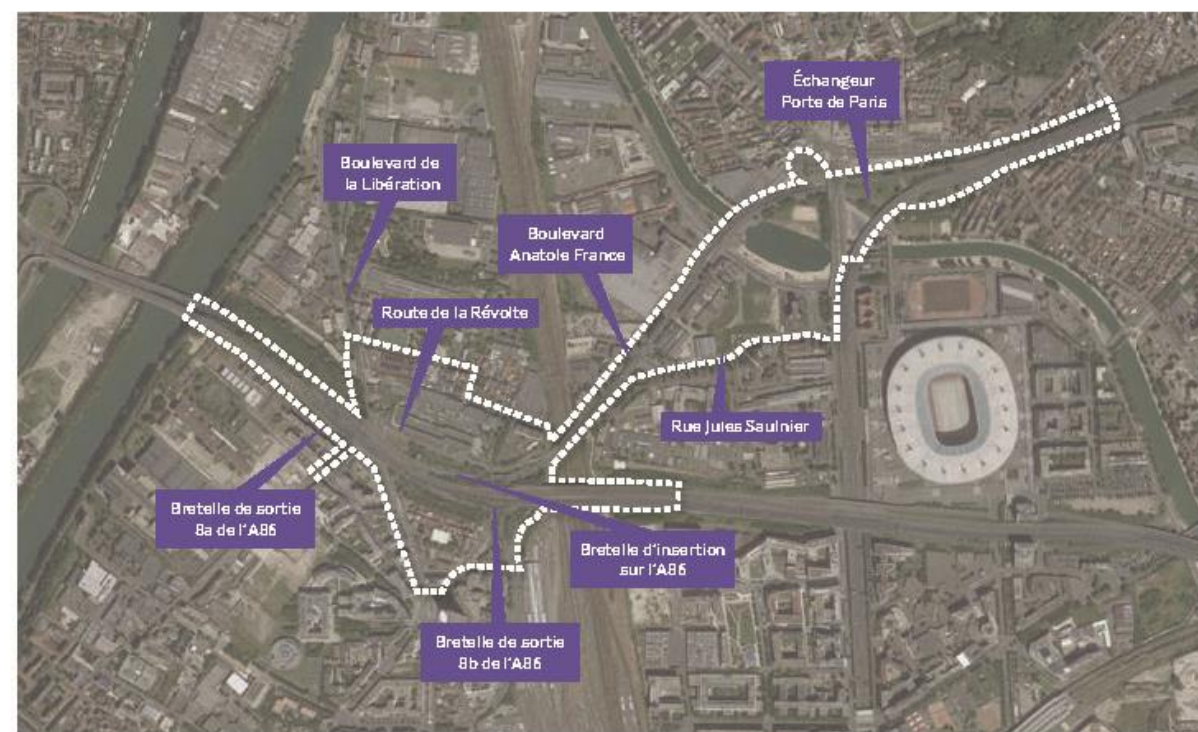
Après la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, les connexions entre l'A86 et l'A1 pourront toujours s'effectuer au niveau du barreau de liaison de la Courneuve.

Afin de maintenir l'ensemble des fonctions d'échanges entre l'A86, l'A1 et les voiries locales, l'échangeur de Pleyel sera réaménagé concomitamment aux fermetures réalisées sur l'échangeur de la Porte de Paris. Ce réaménagement permettra l'amélioration de la desserte des quartiers en plein développement, notamment aux abords de la future gare Pleyel du Grand Paris Express. Pour le réaménagement de l'échangeur de Pleyel, plusieurs variantes ont été imaginées, avec l'Établissement Public Territorial (ETP) Plaine Commune et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. L'ensemble du projet, incluant la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le réaménagement de l'échangeur de Pleyel, était soumis à la concertation du public.

Inscrit dans le Contrat de Développement Territorial (CDT) 2014-2030, le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), maître d'ouvrage délégué pour le compte de l'État, en charge de l'exploitation et de la modernisation du réseau routier national d'Île-de-France.



Localisation des échangeurs Pleyel et Porte de Paris



Périmètre du projet d'aménagement des échangeurs Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) à Saint-Denis

2. Les objectifs de l'aménagement envisagé

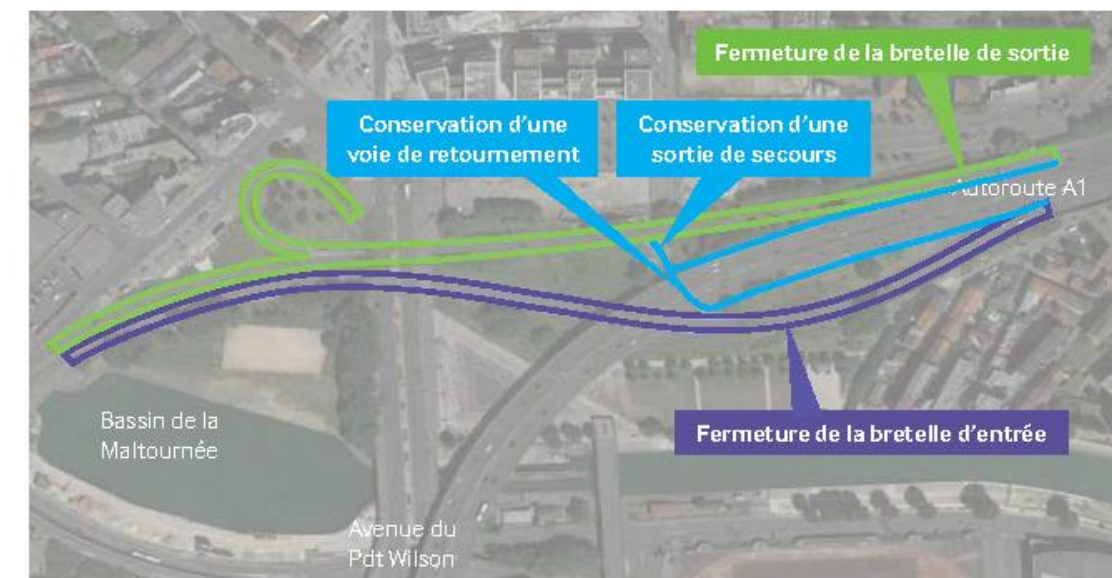
Les objectifs du projet sont les suivants :

- Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés ;
- Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

3. La fermeture des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris

Le boulevard Anatole France supporte un trafic de transit entre les autoroutes A1 et A86 traversant la ville de Saint-Denis. Tous les acteurs du territoire, dans une démarche d'apaisement de ce boulevard, ont exprimé le souhait de supprimer ce flux de transit sur le réseau local, la solution la plus efficace et la plus adaptée consiste en la fermeture définitive des bretelles de la Porte de Paris. Cette fermeture est un entrant du projet de réaménagement de l'échangeur de Pleyel et offre aussi des opportunités pour la requalification du boulevard Anatole France portée par les partenaires du territoire, ainsi que des projets d'aménagement du territoire rendus possibles par la libération d'emprises.

Cette fermeture définitive des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris nécessite de créer au niveau de l'échangeur de Pleyel, les mouvements depuis et vers l'Est pour garantir la bonne desserte du territoire. Les usagers qui empruntaient l'autoroute A1 depuis le Nord pour se rendre dans le quartier Pleyel pourront emprunter le barreau de liaison A1/A86 à La Courneuve pour sortir par la bretelle nouvellement créée.



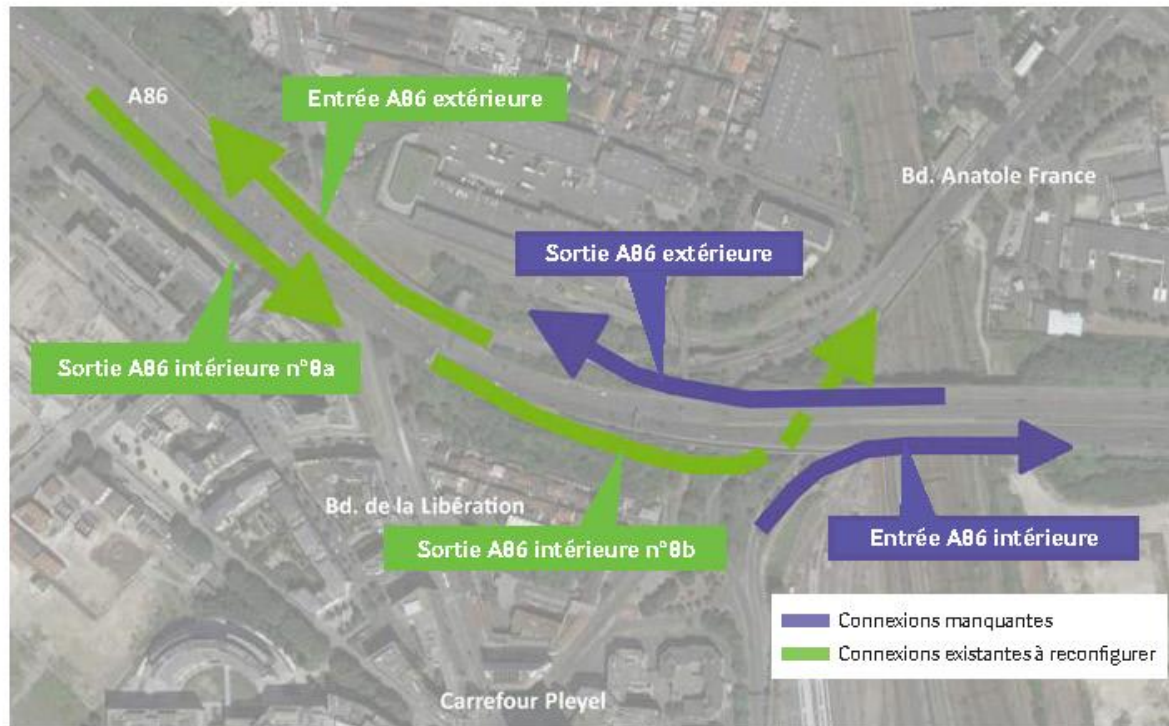
Fermeture des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris

4. Les principes d'aménagement de l'échangeur de Pleyel

Aujourd'hui, au niveau de l'échangeur de Pleyel, il est uniquement possible d'entrer sur l'A86 sens extérieur depuis la route de la Révolte et sortir de l'A86 sens intérieur en direction du boulevard de la Libération (sortie 8a) ou du boulevard Anatole France (sortie 8b).

Avec la fermeture des bretelles de la porte de Paris, la connexion à l'A1 peut se faire via l'A86 et le barreau de liaison A1/A86 à la Courneuve, une fois les mouvements manquants de l'échangeur Pleyel créés. Une sortie de l'A86 extérieure vers Saint-Denis et une entrée de Saint-Denis vers l'A86 intérieure sont ainsi aménagées, raccordées avec la voirie locale et intégrées dans le milieu urbain.

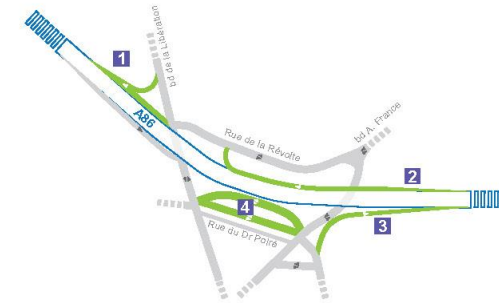
Par ailleurs, cet aménagement de l'échangeur contribue à l'amélioration de la desserte des quartiers en développement dans le secteur de Pleyel et répond à leur besoin en déplacements.



État des lieux des connexions au niveau de l'échangeur Pleyel

5. Les variantes soumises à la concertation

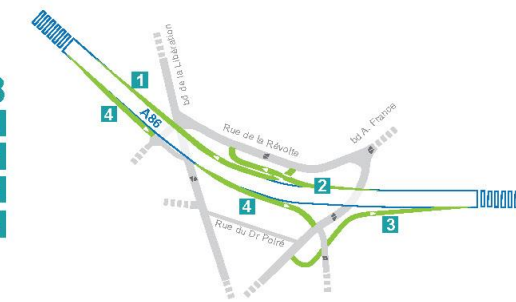
Pour l'aménagement de l'échangeur de Pleyel, quatre familles de variantes ont été étudiées, avec l'EPT Plaine Commune et le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis et portées à la concertation.



Variante A

- 1 Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
- 2 Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
- 3 Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
- 4 Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)

- Variante B**
- 1 Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
 - 2 Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
 - 3 Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
 - 4 Reconfiguration des bretelles de sortie depuis l'A86 Ouest



Variante C

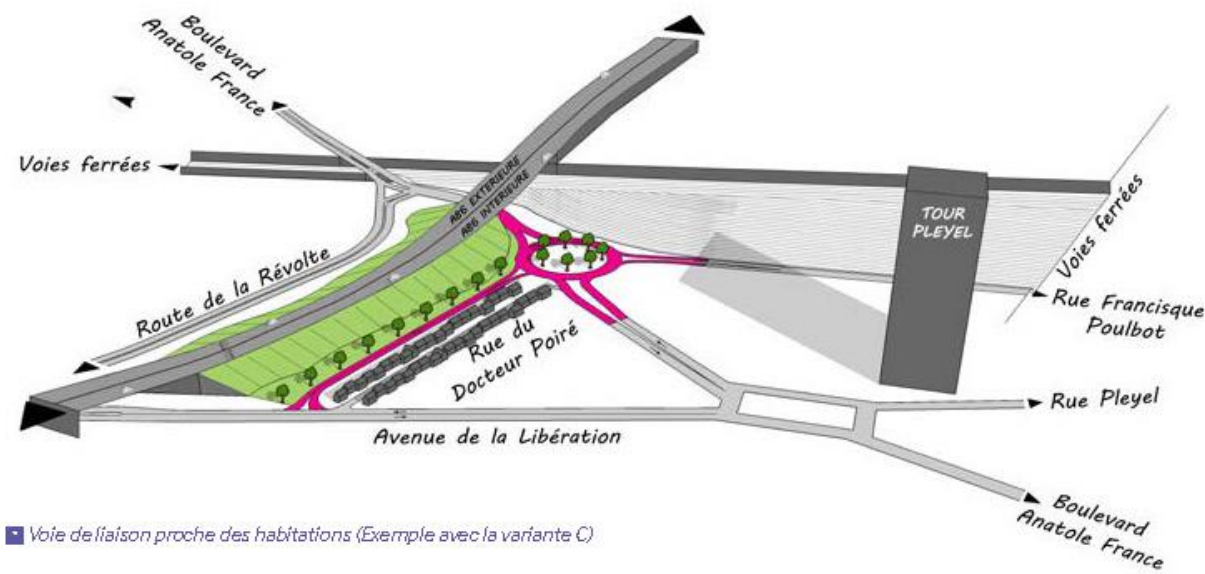
- 1 Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
- 2 Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
- 3 Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
- 4 Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 l'Ouest
- 5 Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)
- 6 Nouveaux giratoires

- Variante D**
- 1 Reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Ouest
 - 2 Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 Est
 - 3 Nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 vers l'Est
 - 4 Nouvelle bretelle de sortie depuis l'A86 l'Ouest
 - 5 Nouvelle liaison entre les boulevards de la Libération et Anatole France (deux options de tracé)
 - 6 Nouveaux giratoires

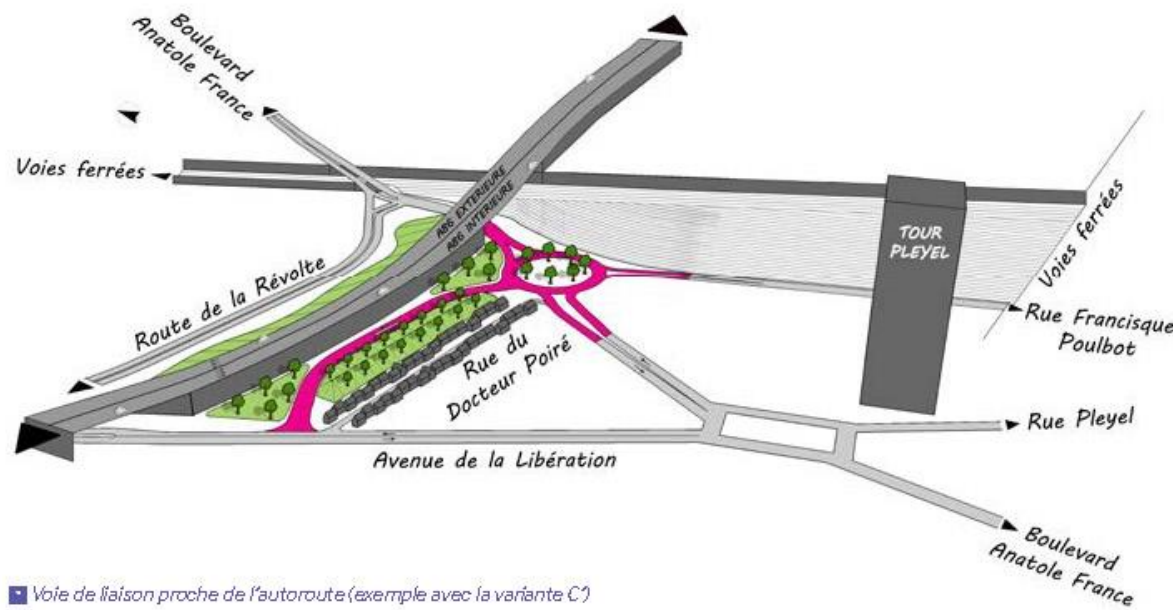


Une option alternative commune aux variantes A, C et D :

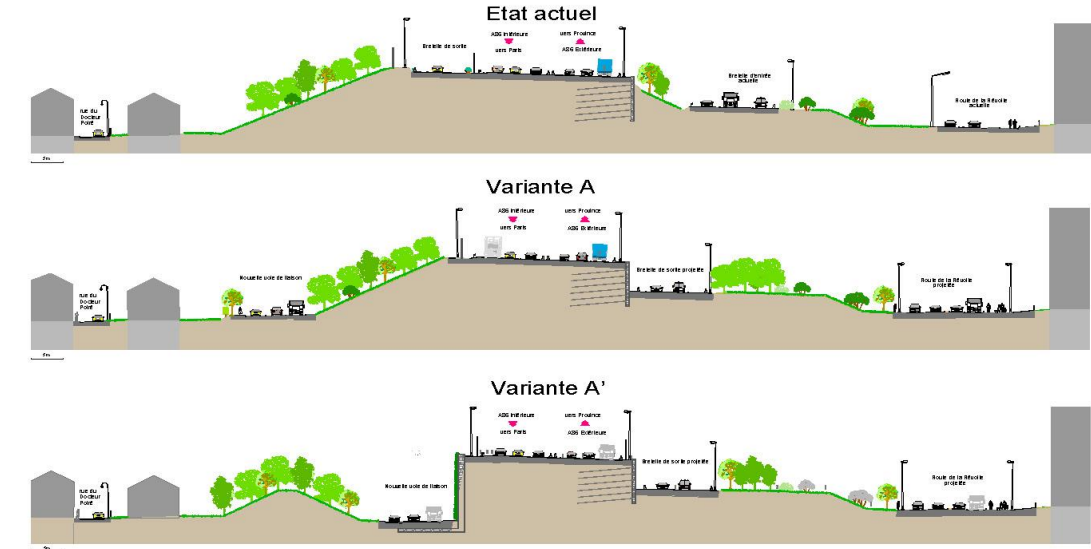
Pour les variantes A, C et D, une option alternative a été élaborée. Elle modifie la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération, au Sud de l'A86. Son objectif est de rapprocher cette voie en contrebas de l'A86, afin de limiter l'impact de l'infrastructure sur les habitations de la rue Docteur Poiré.



Voie de liaison proche des habitations (Exemple avec la variante D)



Voie de liaison proche de l'autoroute (exemple avec la variante C)



Coupe de la voie de liaison (identique pour les familles de variantes A, C et D)

Afin de comparer les variantes entre elles et déterminer laquelle est la plus favorable, la DiRIF a mené une analyse multicritère des éléments discriminants de chaque variante (les éléments communs ne sont pas intégrés à cette analyse). L'analyse porte sur les effets attendus de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris : diminution du trafic sur le boulevard Anatole France et ses conséquences en termes de bruit, qualité de l'air, ainsi que la possibilité offerte aux projets locaux pour le requalifier en boulevard urbain.

Les critères pris en compte sont les suivants :

| | | |
|-----------------------------|---|---|
| Infrastructure | Géométrie, sécurité et confort pour l'utilisateur | Le critère « géométrie » évalue les caractéristiques de l'infrastructure au regard des règles de conception. Les critères « sécurité et confort pour l'utilisateur » évaluent la lisibilité du cheminement routier et les systèmes de circulation aux intersections (carrefours ou giratoires). |
| | Complexités techniques à la mise en œuvre et exploitation | Le critère « complexité technique à la mise en œuvre et l'exploitation » permet de comparer les variantes pour la période de construction des ouvrages d'arts et de l'exploitation. |
| Déplacements | Trafic sur le réseau national | Le critère « trafic sur le réseau national » traduit l'impact du projet sur le réseau routier national. |
| | Trafic sur le réseau local | Le critère « trafic sur le réseau local » traduit l'impact du projet sur le réseau routier local. |
| | Transports en commun | Le critère « transports en commun » quantifie la capacité des variantes du projet à permettre l'implantation d'aménagements dédiés aux transports en commun. |
| Milieu naturel | Modes actifs | Le critère « modes actifs » quantifie la capacité des variantes du projet à permettre l'implantation d'aménagements dédiés aux modes actifs. |
| | Corridors écologiques | Le critère « milieux naturels » favorise les variantes qui morcellent au minimum les parcelles aux abords de l'échangeur. |
| Paysage et patrimoine | Insertion paysagère | Le critère « insertion paysagère » quantifie la capacité de l'infrastructure à se fondre dans le paysage. |
| | Compatibilité avec les projets des acteurs locaux | Le critère « compatibilité avec les projets des acteurs locaux » permet d'évaluer le niveau de compatibilité avec le développement du secteur envisagé. |
| Milieu humain et économique | Analyse socio-économique | « L'analyse socio-économique » permet de monétariser les effets du projet. |
| | Air et santé | Le critère « air et santé », quantifie les émissions entre variantes. |
| Cadre de vie des riverains | Environnement Sonore | Le critère « environnement sonore » quantifie les variations perceptibles de bruit pour les variantes. |
| | Modification du visuel au niveau des habitations | Le critère « Modification du visuel au niveau des habitations » qualifie le changement pour les riverains, principalement pour ceux de la rue du Docteur Poiré. |
| Coût* | | Il s'agit du montant d'investissement. |

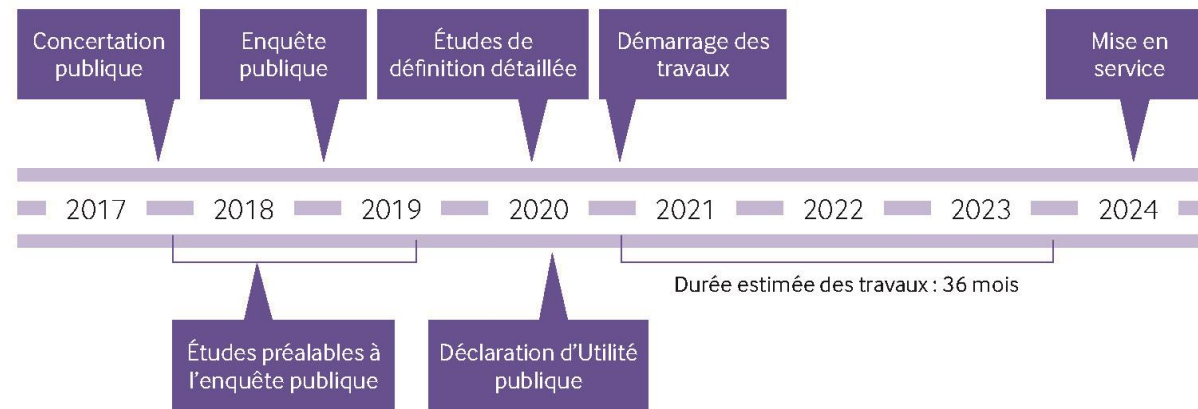
* Le coût prend en compte les deux composantes du projet : la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le complément de l'échangeur de Pleyel.

Le tableau de résultats de l'analyse multicritère présenté dans le dossier de concertation est produit en page 20 des annexes à ce document.
L'objectif de la concertation était donc de pouvoir confronter cette analyse, relevant d'objectifs exprimés par le porteur de projet et par ses partenaires, au ressenti des habitants du territoire.

6. Coût et calendrier envisagé

Le coût global du projet, comprenant la fermeture définitive des bretelles de la Porte de Paris et l'aménagement de l'échangeur Pleyel, est compris entre 81 et 105 M€, en fonction de la variante retenue pour l'aménagement de l'échangeur Pleyel.

Le planning prévisionnel de l'opération présenté par la maîtrise d'ouvrage est le suivant :



Partie 1 Déroulement et modalités de la concertation

La concertation sur l'aménagement des échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris s'inscrit dans le cadre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme.

Cette concertation s'est déroulée du 20 novembre au 22 décembre 2017 inclus. Portée par la DIRIF, en étroite collaboration avec les partenaires du territoire, elle avait pour objectif de :

- conforter l'opportunité du projet ;
- recueillir les avis sur les grands principes et les objectifs du projet ;
- répondre aux questions des riverains, des habitants, des associations locales, des acteurs économiques et des élus ;
- enrichir le projet à partir des avis et suggestions formulées par les participants.

1. Une concertation sous l'égide d'un garant

Dans l'esprit de la Charte de la participation du public élaborée par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire et dans une démarche volontaire, l'État a souhaité pour cette concertation faire appel à un garant, tiers indépendant chargé de veiller à la bonne information et la bonne participation du public. Jean-François HELAS (inscrit sur la liste officielle des garants de la Commission Nationale du Débat Public – CNDP) a ainsi veillé au bon déroulement de la concertation et à la qualité et la sincérité des informations diffusées. Il a établi un rapport présenté en annexe de ce bilan.

Les modalités de concertation ont été définies avec le garant, suite à ses échanges avec les différents acteurs du territoire concernés par le projet.

2. Annoncer et informer

Les modalités de la concertation et la présentation du projet ont été portées à la connaissance du public via différents outils de communication.

2.1 Affichage

Une affiche a été diffusée en différents formats (A3, A4) à la Ville de Saint-Denis et à Plaine Commune pour affichage sur les espaces de la ville de Saint-Denis prévus à cet effet.

Au total une centaine d'exemplaires ont été affichés sur les bâtiments publics de Saint-Denis

2.2 Documents d'information

Le dossier de concertation

Ce document de 40 pages présentait l'intégralité du projet : son contexte, les enjeux et les objectifs du projet, les caractéristiques des variantes proposées, une analyse multicritère de ces variantes, le déroulement de la concertation, le calendrier ou encore l'insertion environnementale et paysagère de l'infrastructure.

Imprimé à 800 exemplaires, il était mis à disposition du public lors des réunions publiques, ainsi qu'en Mairie de Saint-Denis et dans les locaux de Plaine Commune. Il était également téléchargeable sur les sites Internet de la DIRIF, de la Ville de Saint-Denis et de Plaine Commune.



Extraits du dossier de concertation



La plaquette de 4 pages

Le document rappelait le contexte, les enjeux et les objectifs du projet. Il présentait les principes d'aménagement de l'échangeur de Pleyel proposés par le maître d'ouvrage et détaillait les modalités de la concertation, ainsi qu'un calendrier prévisionnel de la suite du projet.

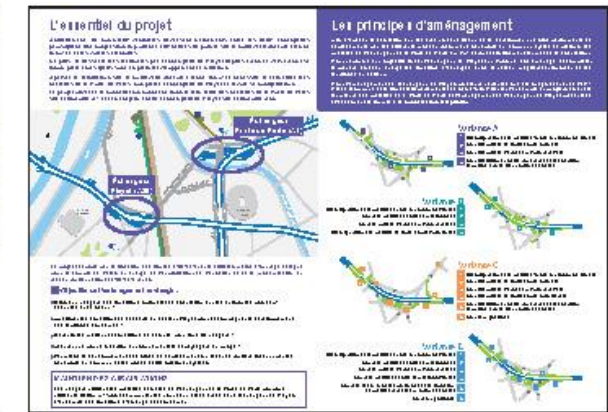
Cette plaquette a été distribuée dans les boîtes aux lettres sur un périmètre d'environ 4 500 boîtes à Saint-Denis, secteurs Pleyel et Porte de Paris, du 18 au 21 novembre 2017.

1 000 exemplaires ont également été mis à disposition :

- des collectivités (Plaine Commune, ville de Saint-Denis)
- des commerçants dans le secteur concerné



Périmètre de diffusion de la plaquette



Les panneaux d'exposition

Une exposition constituée de 3 panneaux a été exposée dans le hall du centre administratif de Saint-Denis pendant toute la durée de la concertation, ainsi que lors des rencontres avec le public. Elle présentait de manière synthétique le projet (caractéristiques, objectifs) et les modalités de concertation.



2.3 Site internet

Une page Internet dédiée au projet sur le site de la DIRIF (<http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>) a été mise en ligne le 16 novembre 2017. Cette page présentait une information complète sur le projet et la démarche de concertation, ainsi qu'une foire aux questions permettant d'apporter des éléments de réponse aux questions les plus fréquentes. 529 connexions au site internet ont été comptabilisées, en date du 15 janvier 2018.

Différents documents sont proposés en téléchargement sur le site internet :

- 1 les outils de présentation du projet : la plaquette de 4 pages et le dossier de concertation
- 1 les documents relatifs aux rencontres publiques : diaporamas de présentation et compte-rendu des réunions
- 1 des fiches de synthèse élaborées en cours de concertation à la demande des participants, relayés par le garant, notamment une note présentant de manière plus pédagogique les principaux éléments des études de trafic menées à ce stade du projet ou encore une note sur les premiers éléments disponibles concernant les études de qualité de l'air.

La page dédiée au projet reste ouverte après la concertation sur le site internet de la DIRIF, donnant la possibilité à chacun de continuer à s'informer sur le projet et de consulter les documents de la concertation.



2.4 Annonce des ateliers de proximité

Les ateliers des 29 novembre et 4 décembre ont fait l'objet de la distribution d'un flyer A5 dans les boîtes aux lettres des habitants de la rue du Docteur Poiré, ainsi que d'une information par e-mail aux personnes ayant préalablement communiqué leur adresse électronique à la DIRIF. L'atelier sous forme d'une balade urbaine du 2 décembre a été annoncé en réunion publique et Plaine Commune, organisateur de cette balade, s'est chargé de la publicité.

3. Echanger

3.1 Les réunions publiques

Les réunions publiques, ouvertes à tous, permettaient aux participants de s'informer sur le projet et d'échanger en direct avec la DIRIF, Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis.

> La réunion de présentation initiale sur le secteur Pleyel s'est déroulée le 23 novembre à l'école Anatole France de 18h30 à 21h30 et a rassemblé 77 personnes. Le déroulé de la réunion était le suivant :

- 1 Accueil des participants par le garant, avec présentation de la phase de concertation et du déroulement de la réunion
- 1 Ouverture : mots d'introduction de Patrick Braouezec, Président de Plaine Commune et Eric Tanays, Directeur de la DIRIF (au moment de la concertation)
- 1 Temps 1 : présentation des caractéristiques du projet par la DIRIF
- 1 Temps 2 : présentation des projets d'aménagement du territoire par Plaine Commune
- 1 Temps 3 : échanges avec le public sur l'opportunité du projet
- 1 Temps 4 : présentation des variantes d'aménagement par la DIRIF
- 1 Temps 5 : échanges avec le public sur les variantes proposées
- 1 Clôture de la réunion par le garant

> La réunion de présentation initiale sur le secteur Porte de Paris s'est déroulée le 28 novembre au Groupe scolaire La Roseraie-Chambrun de 18h30 à 21h30 et a rassemblé 28 personnes. Le déroulé de la réunion était le suivant :

- 1 Accueil des participants par le garant, avec présentation de la phase de concertation et du déroulement de la réunion
- 1 Mot d'accueil de Michel Ribay, maire-adjoint délégué de Saint-Denis en charge de « Énergie-Air-Climat — quartier Porte de Paris/Pleyel/Confluence »
- 1 Temps 1 : présentation des caractéristiques du projet par la DIRIF
- 1 Temps 2 : présentation des projets d'aménagement du territoire par Plaine Commune
- 1 Temps 3 : échanges avec le public sur l'opportunité du projet
- 1 Temps 4 : présentation des variantes d'aménagement par la DIRIF
- 1 Temps 5 : échanges avec le public sur les variantes proposées
- 1 Clôture de la réunion par le garant



> Une troisième réunion publique permettant de faire la synthèse des échanges ayant eu lieu depuis le début de la phase de concertation et de répondre aux questions a eu lieu le 14 décembre 2017. Elle s'est concentrée sur les avis exprimés lors des précédentes rencontres, notamment des variantes alternatives proposées par les riverains, et les engagements du maître d'ouvrage. Cette réunion a été l'occasion pour la DIRIF de tirer les premiers enseignements de la concertation. 52 personnes sont venues y assister. Le déroulé était le suivant :

- 1 Ouverture de la réunion par Patrick Braouezec, Président de Plaine Commune
- 1 Retour sur l'organisation et le déroulement de la concertation par le garant
- 1 Temps 1 : premières analyses par la DIRIF sur les variantes proposées par les riverains
- 1 Temps 2 : échange avec les participants sur la procédure de concertation
- 1 Temps 3 : retours sur les différentes thématiques exprimées lors des deux premières réunions
- 1 Temps 4 : intervention d'Eric Tanays, Directeur de la DIRIF (au moment de la concertation) pour tirer les premiers enseignements de la concertation
- 1 Clôture de la réunion par le garant

Les synthèses et les présentations de ces réunions sont en ligne sur le site internet de la DIRIF et en annexe du présent bilan.

3.2 Les ateliers

> **Deux rencontres de proximité** ont été organisées pour les habitants de la rue du Docteur Poiré, le 29 novembre de 15h à 18h dans la rue concernée et le 4 décembre à l'Ecole Anatole France de 18h30 à 21h30.

Le 29 novembre, les équipes de la DIRIF sont allées à la rencontre des habitants pour comprendre leurs préoccupations liées à l'aménagement d'une nouvelle voie de liaison derrière les habitations et recueillir les remarques et interrogations. Vingt-et-un habitants ont participé à cet échange. Ils ont notamment fait part à la DIRIF de la réalisation par leurs soins de deux autres projets de variantes, appelés « E » et « B ».



Le 4 décembre, la rencontre prenait la forme d'un atelier organisé en 2 temps :

- ▣ présentation par les habitants des propositions de variantes « E » et « B » élaborées par les riverains de la rue Docteur Poiré
- ▣ travail en groupe sur les préoccupations principales des riverains et les variantes présentées par la DIRIF pour la concertation.

Elle a rassemblé 27 personnes.



Les deux rencontres de proximité ont fait l'objet d'un compte rendu mis en ligne sur le site Internet et en annexe du présent bilan.

> **Une rencontre** avec un représentant de la Cité Meissonnier a eu lieu à sa demande le 13 décembre, de 14h00 à 15h00. Il a présenté l'historique du quartier et informé la DIRIF de ses observations concernant le projet présenté.

> **Un atelier « balade urbaine »** a eu le 2 décembre à l'initiative de Plaine Commune, le long du boulevard Anatole France, afin d'y présenter les projets d'aménagement du territoire.



▣ Cité Meissonnier

4. Contribuer

Les contributions des participants ont pu prendre différentes formes : soit à l'oral par la prise de parole lors des rencontres publiques, soit à l'écrit via des fiches avis mis à la disposition des participants lors des réunions publiques ou via des courriers électroniques envoyés au maître d'ouvrage ou au garant.

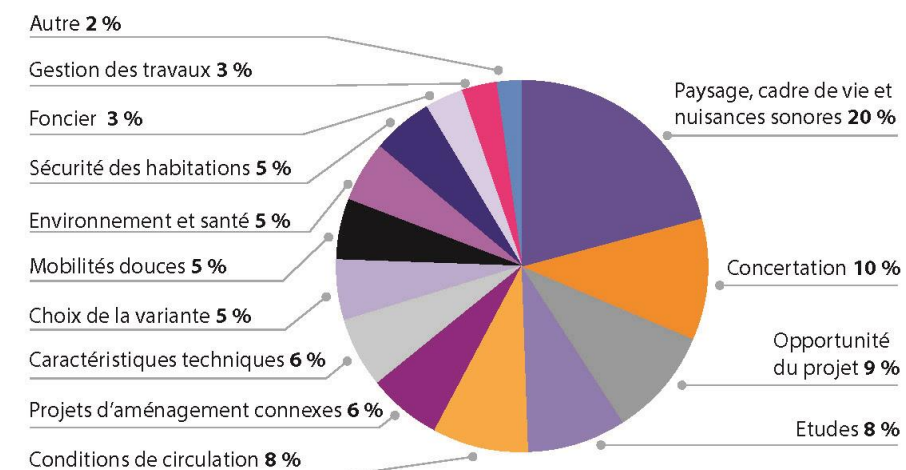
Hormis la mobilisation du public lors des réunions, ateliers et balade (présentée ci-dessus), ayant donné lieu à de nombreuses remarques et avis, on notera les contributions suivantes :

- ▣ 9 contributions ont été déposées par le biais des fiches avis distribuées lors de réunions publiques
- ▣ 7 contributions ont été envoyées par e-mail
- ▣ 1 pétition rassemblant 137 signatures adressée au garant
- ▣ 1 demande de prolongation de la concertation adressée au garant.

On notera que les registres mis à disposition du public à la mairie de Saint-Denis et au siège de Plaine Commune n'ont fait l'objet d'aucune contribution.

4.1 Répartition des avis thématiques

La thématique liée au paysage, au cadre de vie et aux nuisances sonores arrive nettement en tête des thématiques abordées lors de cette concertation, suivie dans l'ordre par la concertation, l'opportunité du projet, les conditions de circulation et les études. Les autres thématiques apparaissent comme étant plus secondaires.



Partie 2

Synthèse thématique des avis reçus pendant la concertation

1. Le projet dans sa globalité

1.1. L'opportunité du projet

L'opportunité du projet a tout d'abord été confirmée par les collectivités locales présentes lors de la concertation, qu'il s'agisse de la ville de Plaine Commune, de la ville de Saint-Denis ou du Département de la Seine-Saint-Denis :

« Bien évidemment, que ce soit du côté de l'État, comme du côté des collectivités, nous souhaitons que ce projet aboutisse. Mais il est bien évident qu'il faudra avant toute chose examiner l'ensemble des données et recueillir tous les avis qui seront exprimés pendant cette concertation. » Patrick Braouezec, président de l'établissement public territorial de Plaine Commune, réunion publique du 23 novembre 2017

« Nous avons poursuivi et porté ce projet [...] en lien d'ailleurs avec tout ce qui se passe autour de la Porte de Paris et pour fluidifier la circulation et faire en sorte d'avoir de moins en moins de véhicules [en transit] obligés de passer par nos quartiers pour relier l'A1 et l'A86. Nous l'avons inscrit dans le Contrat de développement territorial que nous avons signé avec l'État en 2014. » Patrick Braouezec, président de l'établissement public territorial de Plaine Commune, réunion publique du 23 novembre 2017

« C'est un projet qui a pour ambition de traiter à la fois la question des mobilités sur ce que l'on appelle le réseau magistral, donc le réseau autoroutier, et qui a également pour ambition de faire en sorte que des projets urbains puissent se développer sur des parties de territoires qui sont la partie de Pleyel et la partie de Porte de Paris. (...) Cela permet – et c'est là l'intérêt du maître d'ouvrage, donc de l'État qui porte ce projet – de mettre en valeur les projets du territoire portés par Plaine Commune et de la ville. (...) C'est une nouvelle page de l'histoire du territoire qui peut s'ouvrir aujourd'hui avec ce soir le premier temps de concertation. » Michel Ribay, maire-adjoint de la ville de Saint-Denis, réunion publique du 23 novembre 2017

« Ce projet est effectivement pour nous une opportunité pour mener ou en tout cas renforcer les politiques du Conseil départemental qui suivent deux grands objectifs. Le premier objectif est d'assurer les besoins en déplacements sur le territoire. (...) Le deuxième objectif est de concevoir des aménagements de déplacement ou de transport qui permettent d'accompagner les mutations du territoire. » Emmanuel Petiot, Directeur de la Direction de la voirie et des déplacements du Conseil départemental 93, réunion publique du 14 décembre 2017

L'appréhension de l'opportunité du projet diffère selon les habitants.

Certains sont favorables à l'idée d'un aménagement et s'accordent sur les objectifs poursuivis, en particulier la fermeture définitive des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris. Cette suppression est jugée bénéfique, notamment pour accompagner le développement urbain du territoire par l'apaisement du boulevard Anatole France, et la modification de l'échangeur de Pleyel.

« À titre personnel, je suis pour la fermeture de l'échangeur au niveau de l'A1. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

« Je voudrais qu'on profite de l'aménagement de l'échangeur, quelle que soit la variante retenue pour aménager le boulevard de la Libération afin que le quartier de la ZAC Alstom Confluence Alstom au nord de Saint-Denis soit relié efficacement en transports en commun, en vélo et à pied, au quartier Pleyel. » Un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

« Sur vos objectifs, je pense qu'évidemment nous ne pouvons qu'être d'accord : diminuer la circulation, améliorer les conditions environnementales. Je ne vois pas pourquoi je ne serais pas d'accord avec cela. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

D'autres habitants ont estimé avoir eu insuffisamment d'éléments d'études pour pouvoir se positionner sur l'opportunité elle-même.

« Je suis contre ce projet car les études ne permettent pas d'évaluer les tenants et les aboutissants du projet. » Anonyme, fiche d'expression

« Pour moi et pour nous, la concertation porte sur l'opportunité du projet. Pour se positionner sur une opportunité, il manque tout simplement des documents pour comprendre, et de ce fait, décider de l'opportunité de la réalisation de ces aménagements. » Un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

Ainsi, à l'issue de la concertation réglementaire, le maître d'ouvrage, tout comme le garant, ont donc considéré que les débats avaient davantage porté sur les solutions d'aménagement que sur l'opportunité même du projet. Les critiques des variantes ont pu être vives mais l'étaient souvent pour appuyer une variante par rapport à une autre ce qui va toujours dans le sens de transformer ce secteur.

« Juste deux mots sur l'opportunité [...] je note qu'il y a opportunité d'aménager. La question qui se pose est de savoir ce qu'il faut aménager, mais il y a bien une opportunité, par rapport aux objectifs que le maître d'ouvrage s'est fixé, à aménager. » Eric TANAYS, Directeur de la DiRIF au moment de la concertation, réunion publique du 14 décembre 2017

La question de l'opportunité est alors aussi réapparue en lien avec le sujet des Jeux Olympiques, certains participants s'interrogeant sur la conduite des études préalables à la concertation réglementaire et sur l'inscription du projet dans la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques 2024.

« On n'a pas vraiment le choix de faire ou de ne pas le faire ce projet. Il faut donc sortir de la tête des gens qu'on peut dire non. En fait, vous êtes en porte à faux, car la décision de réaliser ces aménagements a déjà été prise avant vous. Cela fait partie des engagements que le Comité Paris 2024 a pris vis-à-vis du CIO. Ce n'est pas quelque chose dans le vent. C'est dans la candidature ! » un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

RÉPONSE DE LA DiRIF :

En ouvrant le dialogue avec les acteurs et publics concernés par ce projet, la DiRIF a bien porté à la concertation la question de l'opportunité du projet et constate que cette dernière n'est pas remise en cause, le projet permettant d'apporter une réponse aux enjeux et projets de développement urbain du territoire.

Concernant les études, la DiRIF rappelle que le stade de la concertation n'est pas le stade de l'enquête publique et que des études plus poussées seront produites en vue de cette nouvelle phase d'échange avec le public. La DiRIF souligne cependant qu'au cours de la concertation elle a mis à disposition du public de nombreux éléments complémentaires, issus des études techniques, demandés par le public, notamment concernant les reports de trafic.

La DiRIF rappelle que le projet soumis à la concertation est inscrit au Contrat de Développement Territorial (CDT) signé en 2014 par l'ensemble des acteurs du territoire. Le projet a donc été pensé bien avant l'annonce de la candidature de la Ville de Paris aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. La DiRIF confirme l'indépendance de la démarche de concertation menée visant à permettre au maître d'ouvrage de se prononcer sur l'opportunité du projet et l'obtention de l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 à Paris. Le garant s'appuie sur l'avis de l'autorité environnementale pour rappeler l'indépendance des deux projets même si l'aménagement de l'échangeur Pleyel bénéficiera à la desserte du Village Olympique.

1.2. Le calendrier et le financement du projet

Le financement et le calendrier du projet ont été brièvement évoqués lors de la concertation. Le lien entre le montant de l'investissement public et sa durée de vie a été exprimé lors de la première réunion publique.

« L'échangeur de la Porte de Paris date des années 60. Cela veut dire qu'en supprimant cet échangeur et en réaménageant celui de Pleyel, nous sommes potentiellement sur un investissement pour une durée de 60 ans. Ce n'est pas rien. On parle aujourd'hui d'un projet d'investissement d'argent public de 100 millions d'euros. Il n'est donc pas question de prendre le risque de faire une erreur et de faire les mauvais choix. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

A contrario, d'autres avis estiment que ce projet est un projet réfléchi de longue date et regrettent d'ailleurs que le temps d'échange avec les publics concernés se fasse sur une période jugée trop courte.

« On a un peu l'impression que certaines décisions, qui auraient pu être prises bien avant, ont été repoussées jusqu'au dernier moment. Il y a plus d'un an, quand on demandait si on avait des informations sur un éventuel projet, la réponse était que ce n'était pas à l'ordre du jour. Or, quand on reprend les dépliants de Plaine Commune ou des projets de la DIR, certaines choses finissent par filtrer et on s'aperçoit que des projets légèrement pharaoniques sont dans les cartons depuis assez longtemps. Je trouve désagréable et dommage qu'on soit obligé de se presser maintenant et que l'on ne nous laisse pas davantage le temps d'examiner les différentes options » Un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

RÉPONSE DE LA DiRIF :

La DiRIF a conscience de l'importance du projet d'un point de vue financier et de l'impact des nouveaux aménagements pour les années à venir. Tout au long de son élaboration, il a fait l'objet de discussions avec l'ensemble des collectivités locales et d'études préliminaires afin de s'insérer dans une démarche d'aménagement globale cohérente.

La DiRIF rappelle que les aménagements soumis à la concertation suivent le calendrier classique d'un projet routier. Les contraintes du contexte urbain ont nécessité la réalisation d'un certain nombre d'études afin de valider la faisabilité des variantes proposées et leur comptabilité avec les projets d'aménagement du territoire. Néanmoins, la DiRIF précise qu'il ne s'agit que d'études dites d'opportunité et qu'elles seront suivies d'études plus détaillées en cas de validation de l'opportunité d'aménager.

Concernant son financement, la DiRIF rappelle que bien que ce projet soit ancien, les Jeux Olympiques de 2024 constituent une opportunité. Si la poursuite du projet était validée, l'organisation apportée par les Jeux Olympiques et Paralympiques à Paris constituerait un levier pour assurer le respect du calendrier des travaux et de la date de mise en service de la nouvelle infrastructure.

2. Les variantes d'aménagement de l'échangeur de Pleyel

2.1 La perception globale des variantes par les habitants

Les variantes soumises à la concertation ont suscité de nombreux questionnements et ont été contestées. Les habitants de la rue Docteur Poiré, fortement mobilisés pendant cette phase de concertation, ont exprimé un refus des variantes A, C et D, ainsi que la sous-variante commune. Ils estiment que les variantes présentées à la concertation sont trop impactantes sur leur cadre de vie.

Les modalités d'aménagement de la desserte du secteur Pleyel ont suscité beaucoup de réactions. Bien qu'en accord avec le projet de suppression de l'échangeur de la Porte de Paris, certains riverains estiment que les variantes proposées vont à l'encontre de leurs intérêts personnels et s'estiment ainsi lésés par le projet.

« On est tous d'accord pour pacifier les transports, mais j'aimerais savoir à qui profitent vraiment ces changements ? » Un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

Un participant s'étonne des fortes ressemblances entre les variantes A, C et D et se plaint du manque de véritables alternatives proposées.

« Il se trouve que vous nous présentez trois variantes qui sont très similaires. Je me demande même si les variantes C et D ont un sens d'être présentées. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

Pour d'autres, on remarque une opposition contre l'ensemble des variantes proposées.

« Ce dont on est sûr, c'est que les quatre variantes proposées ne correspondent pas du tout à ce que l'on souhaite. On se battra et on exprimera haut et fort au fil des semaines, des mois et des années suivantes notre refus de ces variantes en tant que telles. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

Pour plusieurs personnes mobilisées, la variante B est considérée comme la plus acceptable des variantes soumises à la concertation.

« Ma préférence va pour la variante B parce que c'est celle qui respecte le plus les maisons de la rue Docteur Poiré. Avec les autres propositions, il y aura trop de nuisances. » Une habitante, fiche d'expression

« Malgré quelques réserves, je suis clairement pour la variante B » Un habitant, par courriel

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF rappelle que les variantes présentées en concertation répondent toutes aux objectifs alloués au projet et que ces solutions doivent s'inscrire dans un espace urbanisé aux contraintes multiples.

La DIRIF précise que ces variantes ont fait l'objet d'études d'opportunité pour évaluer leur faisabilité technique et leurs effets sur le trafic routier, l'environnement et le cadre de vie. Pour autant, au cours de la concertation et lors de la réunion de clôture, la DIRIF s'est engagée à étudier les scénarios proposés par les riverains et à optimiser les variantes initiales au regard des apports de la concertation. Les variantes A' et B qui ont été présentées au public seront ainsi reprises en vue d'une optimisation traduisant les attentes formulées par les habitants, à savoir : minimiser les nuisances, s'éloigner le plus possible des habitations, garantir la meilleure intégration paysagère possible, réfléchir à la sécurisation du talus. Cette analyse a été l'objet d'une réunion de restitution au printemps 2018.

2.2 Les impacts du projet sur le cadre de vie des riverains à terme

Les nuisances sonores

De manière générale, le projet suscite des craintes liées au possible impact sonore des futurs aménagements. La proximité de l'infrastructure avec les habitations constitue l'un des points de vigilance, notamment les habitations situées au Sud de l'A86 et dans la cité Meissonnier.

« Ce projet augmente la pollution sonore. Au lieu d'avoir une butte avec une autoroute qui passe en haut, nous aurons une route qui passera en bas. » Un habitant, atelier du 04 décembre 2017

Les participants se montrent attentifs aux mesures prévues pour limiter les nuisances sonores. Un habitant demande s'il est prévu de construire un mur antibruit pour protéger les habitations de la rue Docteur Poiré. Une contribution met également en avant le risque de réverbération du bruit sur le mur de soutènement de l'A86 dans les variantes A', C, et D'.

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF précise que, selon la réglementation, des mesures de protection acoustique seront mises en place, si besoin. La nature de ces mesures de protection acoustique (merlons, écran anti-bruit, ...) sera déterminée après la réalisation de l'étude d'impact du projet.

Le paysage et les milieux naturels

L'un des points sensibles de cette concertation publique concerne la partie Sud de l'échangeur de Pleyel et son impact sur l'insertion paysagère. L'une des zones sensibles se trouve en arrière des habitations de la rue Docteur Poiré. A ce titre, plusieurs habitants regrettent que le projet prévu s'insère dans un secteur déjà urbanisé.

« Est-ce que la qualité de vie des habitants du quartier Pleyel est intégrée dans la conception des variantes ? On pourrait se demander à quel niveau cela est pris en compte » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

« Avoir un boulevard juste à côté de nos murs n'est pas concevable ! » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

Les familles de variantes A, C et D, suscitent particulièrement l'inquiétude des riverains. Ces derniers veulent conserver intactes les deux zones classées UVM (dont l'actuel talus situé au Sud de l'A86) et les préserver au maximum de l'emprise des futurs aménagements. Qualifiées de « seuls poumons verts du quartier », ces zones ne peuvent, selon de nombreux habitants de la rue Docteur Poiré, se voir déclassées. Un habitant estime que l'emprise du projet sur le talus situé au Sud de l'A86 serait synonyme de « destruction du patrimoine écologique » pour le quartier, et cela malgré les mesures compensatoires prévues.

« Vous allez couper des arbres qui ont cinquante ans. Vous allez les remplacer par du gazon et des jeunes arbres qui n'ont vraiment pas le même intérêt environnemental que des arbres de cet âge-là. » Un habitant, atelier du 04 décembre 2017

Les habitants de la Cité Meissonnier ont également fait part à la DIRIF de leur inquiétude concernant les impacts sur les espaces végétalisés devant la cité.

A contrario, pour certains, le projet représente une opportunité permettant de développer davantage d'espaces verts et de requalifier les espaces publics. Le triangle délimité par le boulevard Anatole France, l'avenue Wilson et le bassin de la Maltournée est cité comme un exemple de secteur à revaloriser.

Certains habitants de la rue Docteur Poiré s'inquiètent de l'impact visuel d'un éventuel futur mur antibruit en termes de cadre de vie.

« Le problème est que pour respecter les réglementations en matière de bruit et pour rester sous les seuils autorisés, on va devoir vivre en vis-à-vis d'un mur anti bruit. Si c'est pour vivre dans une ambiance carcérale, je suis désolé, il vaut peut-être mieux être exproprié ! » Un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

RÉPONSE DE LA DIRIF :

Dans un premier temps, la DIRIF souhaite rappeler que le talus, situé au Sud de l'A86, appartient au domaine public routier. Ensuite, la DIRIF précise que la démarche environnementale « éviter – réduire – compenser » sera mise en oeuvre en phase chantier, comme à terme. L'ensemble du périmètre du projet est concerné par cette démarche et notamment les espaces végétalisés, à proximité des habitations.

Les dispositifs anti-bruit qui seront utilisés, si besoin, seront insérés dans une réflexion d'intégration paysagère globale et de qualité (murs végétalisés, protection à la source avec éventuellement de l'enrobé acoustique...).

La qualité de l'air

La qualité de l'air et les problèmes de pollution ont fait l'objet de nombreuses remarques, notamment de la part des habitants de la rue Docteur Poiré. Certaines personnes craignent en effet une augmentation de la pollution sur le secteur Pleyel, lié à un potentiel report de trafic, suite à la fermeture de l'échangeur de la Porte de Paris. En effet, les habitants voient une incohérence entre la création de deux nouvelles bretelles et une diminution de la pollution liée au trafic routier. À cet égard, il a été demandé au maître d'ouvrage de transmettre des simulations sur la qualité de l'air intégrant les aménagements prévus pour préjuger de l'impact de la nouvelle infrastructure.

« Je ne reviens pas sur le fait de fermer l'échangeur de la Porte de Paris, mais je dis que s'il n'y a plus la possibilité de sortir avant le tunnel du Landy et le bouchon du viaduc, on risque de multiplier les embouteillages sur l'A1 et donc la pollution. » Un habitant, réunion publique du 28 novembre 2017

« Si on rajoute un échangeur avec deux entrées et deux sorties à Pleyel, on va forcément avoir plus de pollution sur le quartier. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF rappelle que le projet a pour conséquence une redistribution des trafics entre réseau local et réseau routier national. Le secteur Pleyel sera déchargé d'une grande partie du trafic de transit entre l'A1 et l'A86 grâce à la fermeture des bretelles de la Porte de Paris.

Cette redistribution des flux permettra une optimisation des conditions de circulation tant sur les autoroutes que sur le réseau local ce qui tend à diminuer les émissions de pollution liées au trafic routier.

À terme, toutes les variantes soumises à la concertation permettront de diminuer significativement la pollution de l'air sur le secteur par rapport au scénario « au fil de l'eau ». Le fil de l'eau correspond à la situation sans projet à l'horizon 2030 compte-tenu de l'évolution du trafic et constitue la référence pour toute comparaison.

La DIRIF rappelle également que les études détaillées sur la qualité de l'air interviendront dans une phase ultérieure du projet.

Le foncier

La potentielle baisse de la valeur de leurs biens immobiliers suscite de réelles craintes chez les riverains du projet.

« Très concrètement et dès aujourd'hui, nos maisons ne valent plus rien. Qui voudrait acheter une maison où il y a des projets de routes juste à côté, dont la finalité est inconnue ? À terme, existera-t-il un bénéfice pour nous ou pas ? À partir de ce constat, nos maisons sont invendables. Pour ceux qui souhaitaient partir, cela est dommage, car les maisons pourraient s'acheter une bouchée de pain. C'est très problématique d'immobiliser une population qui est complètement soumise aux aléas des travaux. » Un habitant, atelier du 04 décembre 2017

Des questions au sujet d'une possible expropriation pour les habitants de la rue Docteur Poiré ont été posées dans les réunions publiques.

« Avez-vous pensé à détruire la rue du docteur Poiré en contrepartie d'une indemnisation et du relogement des habitants ? » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF rappelle que l'emprise du projet au niveau du barreau de liaison est située à l'intérieur du domaine public routier de l'État. Ainsi, aucune expropriation d'habitations privées n'est prévue sur ce secteur.

Par ailleurs, outre la complétude de l'échangeur qui améliore l'accessibilité de la zone, l'ensemble des opérations d'aménagement du secteur pourrait contribuer à revaloriser le quartier.

La sécurité des habitations et aménagements d'espaces végétalisés publics

La thématique de la sécurité des habitations a été abordée pendant cette concertation. Les accès au talus actuel, situés derrière les maisons de la rue du Docteur Poiré, sont actuellement grillagés/murés sur les côtés ce qui rend l'arrière des maisons inaccessibles. Ceci a permis de réduire considérablement le nombre de cambriolages selon les riverains. Avec un réaménagement de l'échangeur Pleyel, les riverains craignent que les grillages/murs soient enlevés et que l'accès à l'arrière de leur maison soit de nouveau possible.

« Nous avons connu par le passé de nombreux cambriolages. À l'heure actuelle, le talus de l'A86 est maintenant clôturé et isole bien nos maisons. Avec l'ouverture d'une route juste derrière chez nous, l'accès à nos maisons sera moins sécurisé et de nouveau plus simple. » Un habitant, atelier du 04 décembre 2017

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF s'engage à intégrer la thématique « sécurité des habitations » et « aménagements des espaces végétalisés publics » lors des études de conception du projet en lien avec les acteurs locaux.

2.3 Les impacts du projet sur le cadre de vie des riverains en phase chantier

Certains participants redoutent la phase chantier du projet et les nuisances qui pourraient en découler. Cette inquiétude se retrouve tant du côté des habitants de la rue du Docteur Poiré que de celui des habitants de la cité Meissonnier.

« Habitant rue Docteur Poiré, je serai juste à côté de ces travaux. Comment seront gérés ces travaux pendant 3 ans s'il y en a, particulièrement au niveau de la poussière et du bruit ? Je me demande dans quelles conditions nous allons devoir vivre dans ce type d'environnement. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

« Les travaux ne vont pas se réaliser en deux mois, et pendant deux à trois années de travaux, nous subirons du bruit. Je ne sais pas si vous imaginez bien le bruit d'une tractopelle, et cela pendant toute la journée. Cela va être très agréable pour les retraités, et pour les salariés dans la rue, car il existe aussi des entreprises à cet endroit. » Un habitant, atelier du 4 décembre 2017

L'accumulation des travaux sur le territoire renforce également la méfiance à l'égard du futur chantier.

« Sur 6 ans, il va y avoir plusieurs chantiers en même temps sur le territoire. Pour la plupart, il s'agit de projets colossaux. Il va forcément y avoir beaucoup de trafic de camions et pas mal de nuisances qui en découleront. Il faut bien avoir conscience que ces différents chantiers risquent d'avoir un impact sur notre quotidien pendant une durée plutôt longue. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

Un riverain pose la question des conséquences des travaux sur le bâti situé à proximité immédiate du chantier (risque de mouvement de terre, stabilité des fondations etc.).

« Vous allez déplacer une certaine quantité de terre, les terrains sont meubles, et les maisons ont parfois déjà tendance à bouger. Quelles garanties allons-nous obtenir par rapport à des mouvements de maisons ? Il s'agit d'un risque pour le bâti. » Un habitant, atelier du 04 décembre 2017

Plus à la marge, un habitant de la rue Docteur Poiré s'inquiète de la composition du talus situé au Sud de l'A86 et des conséquences que les travaux pourraient avoir sur la santé (présence d'amiante ou pas). Enfin, une personne s'interroge sur le devenir de la passerelle piétonne rue des Beaumonts pendant les travaux.

RÉPONSE DE LA DIRIF :

Les travaux prévus sur le secteur feront l'objet d'un dialogue avec les acteurs du territoire pour coordonner autant que possible les différents chantiers prévus.

La DIRIF rappelle que la question des nuisances sera prise en compte dès la conception des ouvrages et du planning des travaux. Un travail sera effectué très en amont pour concilier les travaux avec le cadre de vie des habitants et limiter la gêne occasionnée pour les riverains et les usagers routiers (optimisation de l'évacuation des déblais, mise en place d'un dispositif d'information continue, gestion des plannings et des heures de chantier etc.).

Enfin, la DIRIF confirme que le projet est compatible avec le maintien du cheminement piéton, sous une forme ou une autre, même s'il n'est pas exclu que celui-ci soit temporairement inaccessible durant les travaux.

3. Des propositions de variantes alternatives formulées par les riverains

Lors de la concertation, le comité de riverains « Pleyel à venir » a présenté des propositions alternatives que ses membres ont dénommées les « variantes E et B' ».

La « variante E » tire parti du réaménagement programmé d'une parcelle, aujourd'hui occupée par Engie, qui n'accueille pas d'habitations. Elle consiste en la construction d'un demi-échangeur, qui pourrait être couvert, sur cette parcelle, permettant de faire passer le flux routier à l'Est des voies ferrées. L'entrée sur l'A86 vers l'ouest se ferait depuis l'ex RN1 dans cette variante. La sortie 8b d'A86 intérieure serait supprimée. Le boulevard Anatole France serait en partie fusionné avec la rue Poulbot.

La « variante B' » s'appuie sur différents éléments des variantes du maître d'ouvrage, mais aussi de la variante E des riverains. Elle reprend notamment la sortie et l'insertion prévues par la variante C. Comme pour la variante E, la sortie de l'A86 ouest ne concernerait plus le sud du boulevard de la Libération. La sortie 8b serait supprimée. Le boulevard Anatole France et la rue Francisque Poulbot constitueraient un axe unifié.

« Notre préférence se porte bien évidemment sur la variante E, mais nous proposons aussi une variante B' au cas où la faisabilité technique de la variante E ne serait possible. » Une habitante, atelier du 04 décembre 2017

RÉPONSE DE LA DiRIF :

La DiRIF s'est engagée à poursuivre ultérieurement le dialogue avec les riverains du Docteur Poiré et l'ensemble des habitants aux sujets des variantes de l'échangeur. Les variantes B' et E ont fait l'objet d'une réunion spécifique entre les habitants et la maîtrise d'ouvrage. Une concertation complémentaire sera aussi organisée au premier trimestre 2018. Elle permettra d'analyser dans le détail ces deux alternatives, au même titre que les variantes A, B, C et D, pour continuer à enrichir le projet. La DiRIF s'est engagée à étudier la faisabilité des E et B'. Elles seront notamment examinées au regard des objectifs du projet et en matière de faisabilité géométrique et technique.

4. Les études réalisées par la maîtrise d'ouvrage

4.1. Remise en cause du modèle de trafic

Plusieurs riverains ont exprimé leurs doutes quant aux gains attendus en matière de diminution de la circulation sur le boulevard Anatole France.

« Quand on nous présente un échangeur avec deux entrées, deux sorties qui arrivent dans le quartier Pleyel, j'ai du mal à imaginer que cela génère moins de circulation et de trafic sur ce secteur-là. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

De nombreux participants à la concertation redoutent des reports de trafic et une aggravation des conditions de circulation dans le quartier, notamment au niveau de la rue Jules Saulnier et du boulevard Ornano, ou encore à l'occasion d'un événement au Stade de France. Par ailleurs, plusieurs personnes craignent un appel de trafic vers Saint-Denis depuis la Porte de Clignancourt et la Porte de Saint-Ouen.

De manière plus ponctuelle, certaines remarques posent la question des avantages et des inconvénients de l'utilisation de carrefours giratoires.

RÉPONSE DE LA DiRIF :

La modélisation des flux et les études de trafic demandent des analyses complexes. La DiRIF a tout mis en œuvre afin de les rendre plus pédagogiques pour une meilleure compréhension par le public.

Concernant le secteur Pleyel, la DiRIF rappelle que les études montrent une suppression du trafic en provenance de l'A1, actuellement important sur ce secteur. Ce trafic sera reporté en partie vers le barreau de liaison de la Courneuve. L'objectif est de redistribuer le trafic en réattribuant ce qui relève du transit sur le réseau routier national, et de rendre le réseau routier local au trafic de desserte. Il est important par ailleurs d'analyser les attendus du projet avec le point de référence du fil de l'eau et non en fonction de l'état actuel.

La DiRIF s'est engagée à travailler avec les acteurs du territoire pour coordonner le projet avec le fonctionnement de la voirie locale de manière à élaborer un plan de circulation des quartiers qui soit cohérent avec les flux et les besoins en matière de desserte.

À ce sujet, il est précisé que les carrefours giratoires permettent d'assurer un meilleur débit de la circulation mais sont cependant moins efficaces pour réguler le trafic que les carrefours à feux.

4.3. Les demandes complémentaires

Les participants ont souhaité avoir accès à des études supplémentaires : études liées au report de trafic, études d'impact sur la pollution, simulations acoustiques.

Certains estiment que certaines études de trafic datant de 2013 et établies à l'occasion de l'élaboration du CDT, ne sont plus d'actualité et ne permettent pas de se faire une idée claire de la situation actuelle des flux de trafic sur le réseau autoroutier et local. Par ailleurs, plusieurs personnes aimeraient avoir des études montrant d'autres indicateurs de trafic.

« En ce qui concerne les prévisions de trafic, vous raisonnez en nombre de véhicules à l'heure. N'oubliez pas que lorsque le trafic est complètement bloqué, le nombre de véhicules à l'heure est proche de zéro. Moi, ce que j'aimerais connaître, c'est la vitesse moyenne du trafic. » Un habitant, réunion publique du 23 novembre 2017

D'autre part, pour mieux comprendre le lien intrinsèque entre la fermeture de l'échangeur de Paris et l'aménagement de l'échangeur de Pleyel, plusieurs demandes ont été effectuées pour avoir accès à de nouvelles modélisations de trafic : l'une avec la suppression de l'échangeur de la Porte de Paris mais en gardant l'échangeur Pleyel en l'état actuel, l'autre avec la fermeture des deux échangeurs.

Concernant les études sur la géométrie des futurs échangeurs, quelques demandes ont notamment été faites pour connaître le détail de la géométrie de la partie Sud de l'échangeur, l'objectif étant de mieux comprendre l'impact de l'infrastructure sur le secteur Pleyel.

Une demande de complément d'information concernant les études de simulation de bruit est formulée par les riverains pour permettre d'analyser concrètement l'empreinte sonore des futurs aménagements sur le cadre de vie.

RÉPONSE DE LA DiRIF :

La DiRIF a bien reçu les différentes demandes de partage d'études supplémentaires et a donc transmis les études concernées aux personnes en ayant fait la demande au cours de la concertation pour les études qui étaient disponibles.

La DiRIF rappelle que pour réaliser les études de trafic, l'unité du véhicule par heure a été utilisée. Il s'agit du modèle de calcul qui est classiquement utilisé et permet d'identifier quelle sera la demande en véhicules sur chacune des sections étudiées.

La DiRIF précise que l'examen d'un scénario avec fermeture des bretelles de la Porte de Paris et maintien en l'état de l'échangeur Pleyel sera présenté lors des rencontres prévues au premier trimestre 2018. Pour autant, la DiRIF rappelle que ce scénario, déjà étudié lors de l'élaboration du CDT, ne peut prétendre répondre aux objectifs alloués au projet. Le scénario de fermeture des deux échangeurs ne sera quant à lui pas analysé car il ne répond pas à l'objectif d'amélioration de la desserte du territoire et entraînerait un dysfonctionnement majeur du réseau routier national.

5. Les projets connexes

5.1. Le développement des modes actifs et des transports en commun

La volonté de développer les modes actifs de déplacement (piétons, vélos) semble faire consensus. Le projet est perçu comme une opportunité pour améliorer la sécurité des cyclistes au niveau du boulevard Anatole France.

« Avec l'apaisement du boulevard Anatole France, je pense que c'est une chance rêvée pour connecter Saint-Denis et Paris à vélo. » Un habitant, réunion publique du 28 novembre 2017

Une contribution pose aussi la question du devenir de la piste cyclable sur le boulevard de la Libération si celui-ci est reconfiguré en 2x2 voies. Certains s'interrogent également sur la continuité des cheminements piétons.

Enfin, un habitant exprime son incompréhension quant à l'aménagement d'un nouvel échangeur sur le secteur Pleyel et la volonté politique, clairement affichée, de diminuer l'utilisation de la voiture.

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF rappelle que le projet amène globalement une baisse de trafic, favorable au développement des modes actifs et des transports en commun. Plaine Commune précise que les aménagements prévus le long du boulevard Anatole France seront favorables au déploiement de bus, de piétons et de cyclistes. La continuité des cheminements piétons à terme étant maintenue afin de conserver les liaisons interquartier. L'objectif est donc bel et bien d'apaiser ce boulevard pour favoriser le développement des mobilités douces. Le développement des transports en commun fait partie des postulats de départ dans la conception du projet du maître d'ouvrage (c'est en ce sens que les familles C et D sont jugées défavorables dans l'analyse multicritères, les giratoires étant reconnus comme négatifs pour la continuité des modes actifs).

Le projet porté par la DIRIF est donc compatible avec les orientations politiques locales en matière de déplacement et encourage bel et bien le développement des modes actifs. L'aménagement au droit de l'échangeur s'inscrit en outre dans la réflexion d'un itinéraire à une plus grande échelle menée par l'ensemble des partenaires locaux (Plaine Commune, Ville de Saint-Denis, Département de Seine-Saint-Denis).

Par ailleurs, la surface actuellement occupée par les bretelles d'entrée et de sortie au niveau de la porte de Paris représente 7 hectares. La fermeture de bretelles autoroutières représente une opportunité pour l'aménagement urbain des quartiers. Elle s'intègre dans le plan « marche » engagé par Plaine Commune pour accompagner les nombreux déplacements effectués à pied sur le territoire en permettant, grâce à la suppression du trafic de transit sur le boulevard Anatole France, d'y développer des itinéraires de circulations douces.

5.2. La cohérence avec les projets urbains

Le lien entre le projet porté par la DIRIF et l'ensemble des autres projets urbains du territoire est intervenu plusieurs fois lors de cette concertation publique. La prise en compte et la cohérence du projet avec la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) qui accueillera temporairement le futur Village Olympique, le projet du carrefour Pleyel ou encore la Gare du Grand Paris Express à Pleyel ont suscité de nombreuses interrogations.

Certaines contributions interrogent sur l'avenir du foncier qui sera libéré, une fois que l'échangeur de la Porte de Paris sera supprimé.

« Il serait dommage que la ville utilise ce projet pour renforcer l'offre tertiaire qui est pourtant déjà très présente sur le secteur de la Plaine Saint-Denis. Il faudrait plutôt en profiter pour renforcer la continuité urbaine avec le reste de la ville qui est actuellement fortement morcelé. » Un habitant par courriel

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF a travaillé en lien avec l'ensemble des acteurs du territoire pour concevoir un projet cohérent et compatible avec les projets urbains et d'aménagement connexes.

La cohérence d'ensemble est assurée par les acteurs locaux, notamment Plaine Commune.

6. Les modalités de la concertation

Une question concernant le but et l'intérêt de la concertation est soulevée par un habitant qui craint que le choix d'une variante ait déjà été fait en amont par la maîtrise d'ouvrage.

« Vous avez étudié la circulation sur un très grand rayon. En tenant compte de tous ces éléments, vous avez donc sûrement quelque part à l'esprit la variante qui sera retenue. Ce n'est pas pour m'opposer. C'est simplement pour avoir les idées claires. Je pense que vous avez forcément déjà les tenants et les aboutissants pour choisir dès maintenant une variante. » Un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

D'autres auraient souhaité pouvoir intervenir davantage en amont de l'élaboration du projet pour être directement intégré à la conception des variantes d'aménagement.

« Je pense que, encore une fois, on met la charrue avant les bœufs, c'est-à-dire qu'on commence des études, puis l'on nous demande notre avis. » Un habitant, réunion du 28 novembre 2017

Une demande de prolongation de la période de concertation a aussi été transmise au garant pour poursuivre le dialogue engagé avec la maîtrise d'ouvrage sur le projet. Cette demande s'appuyait selon ses auteurs par le besoin d'être davantage informés sur les différentes options afin qu'ils puissent se prononcer sur la solution la plus pertinente.

« Pour nous, il manque des choses majeures dans les études. C'est la raison pour laquelle nous demandons la prorogation de la concertation. » Un habitant, réunion publique du 14 décembre 2017

RÉPONSE DE LA DIRIF :

La DIRIF rappelle que l'organisation d'une concertation a pour but de recueillir les avis sur l'opportunité du projet et ses grandes caractéristiques, de répondre aux questions des riverains, des habitants, des associations locales, des élus et de toutes les personnes concernées. L'objectif est également d'enrichir le projet.

Au vu du déroulement de la concertation réglementaire et de la posture d'écoute et de dialogue du maître d'ouvrage, la DIRIF, en plein accord avec le garant, a estimé qu'il n'y avait pas d'intérêt à prolonger la phase de concertation préalable, comme cela a été souhaité par certains. Cette prolongation ne permettrait pas d'accéder à de nouveaux publics (2 personnes seulement découvraient le dossier lors de la dernière réunion publique), ni d'aboutir à des enseignements plus construits dans l'attente des études complémentaires.

Cependant, la DIRIF s'est engagée lors de la réunion de clôture à mener une phase de dialogue complémentaire à l'issue de la concertation réglementaire pour analyser E et B', ainsi qu'optimiser les variantes initialement présentées. Cette phase de dialogue s'est tenue au cours du premier trimestre 2018. Elle aura notamment pour objectif d'analyser les propositions alternatives élaborées par le comité « Pleyel à venir » et de présenter des pistes d'optimisation des variantes proposées par la DIRIF.

La DIRIF précise que l'État prendra une décision sur la variante retenue pour l'aménagement de l'échangeur Pleyel à l'issue de cette phase de dialogue complémentaire. Si l'opportunité du projet est validée, le projet fera ensuite l'objet de nouvelles études et d'une enquête publique.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

La DIRIF, en qualité de maître d'ouvrage, tire plusieurs enseignements de l'organisation et du déroulement de cette phase de concertation.

Une concertation de qualité

La concertation s'est déroulée dans un climat constructif comme en témoigne la présence des habitants à chacune des réunions publiques ou lors des ateliers, ainsi que les propositions alternatives formulées par le collectif Pleyel à venir. La sérénité des débats a été renforcée par la présence du garant, Monsieur Jean-François HELAS et à la qualité de son intervention. À ce sujet, la DIRIF tient à préciser que le recours à un garant constitue une démarche volontaire. Cette initiative traduit dans les faits les principes de la Charte de la participation élaborée par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire.

L'opportunité du projet confortée

La fermeture des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris et l'amélioration de la desserte des futurs quartiers conduisant au réaménagement nécessaire de l'échangeur Pleyel, la suppression du trafic de transit dans Saint-Denis, l'apaisement des circulations sur le boulevard Anatole France semblent pour le plus grand nombre des objectifs partagés.

Pour autant, si l'opportunité du projet est confortée, la concertation réglementaire a montré combien il était difficile de faire consensus sur une solution d'aménagement. Les discussions sur les variantes ont été l'occasion d'entendre, par-delà même certaines prises de positions ou certaines propositions alternatives, les attentes et les préoccupations qui sont celles des riverains les plus proches, au premier rang desquels figurent les habitants de la rue Docteur Poiré et les habitants de la Cité Meissonnier. Ces préoccupations liées notamment à la question du cadre de vie sont totalement légitimes et ont été entendues par la maîtrise d'ouvrage. Pour ces raisons, la DIRIF s'est donc engagée à poursuivre le dialogue avec les habitants au premier trimestre 2018 afin d'analyser les variantes proposées par les riverains et optimiser les variantes initiales, présentées par le maître d'ouvrage lors de la concertation.

L'absence de consensus sur le choix d'une variante préférentielle

Les différents échanges n'ont pas permis d'aboutir à un choix de variante préférentielle parmi les 7 soumises à la concertation. Les variantes dont la voie de liaison Est/Ouest passait au plus proche des habitations de la rue du Docteur Poiré (A, C et D) ont suscité les oppositions les plus fortes de la part des riverains mobilisés lors de la concertation. Les variantes A', C' et D' n'ont par ailleurs pas été jugées plus satisfaisantes. La variante B étant celle présentant le moins d'impacts sur la rue du Docteur Poiré, a reçu l'accueil le plus favorable de la part des habitants, résidant pour la plupart dans cette rue.

Bilan de la poursuite du dialogue au premier trimestre 2018

PRÉAMBULE

Le 14 décembre 2017, lors de la réunion de clôture de la phase de concertation réglementaire, la DiRIF s'était engagée à prolonger la phase de dialogue et à réaliser :

- ▣ une analyse de faisabilité des variantes proposées par les riverains au même titre que les variantes soumises initialement à la concertation ;
- ▣ une optimisation des variantes initiales selon les objectifs identifiés par les riverains

Suite aux engagements de la DiRIF, deux ateliers de travail principalement avec les membres du collectif Pleyel à venir (23 janvier et 8 mars) et une réunion de restitution (27 mars) se sont tenus au premier trimestre 2018.

Partie 1 Déroulement et modalités de la poursuite des échanges



Télécharger :

- Synthèse atelier 23-01-18, Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) - 10 pages - 11/03/2018
- Chapeaux atelier 23-01-18, Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) - 10 pages - 11/03/2018
- Temps de téléchargement estimé : 1 min 34 s (A1), 42 s (A86), 21 s (A1 & A86)

A1/A86 - Aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93) - Atelier du 8 mars 2018

publié le 12 février 2018

Conformément à leurs engagements, le DIRIF et les partenaires du territoire poursuivent les échanges dans le cadre du projet d'aménagement des échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris.

Ce atelier de travail est organisé le jeudi 8 mars 2018 à partir de 18h30 au siège de Plaine Commune - 27 avenue Jean Renoir à Saint-Denis. Vous êtes invités par avance de bien vouloir confirmer votre présence, et l'adresse de livraison d'invitation, afin que nous puissions organiser la séance nécessaire de la salle.

Au total, deux ateliers de travail et une réunion publique de restitution ont été organisés au premier trimestre 2018. Ces rendez-vous ont été annoncés par le biais du site internet de la DIRIF, par l'envoi d'e-mail d'invitation aux personnes ayant renseigné leur adresse électronique lors de la phase de concertation réglementaire et, pour la réunion de restitution, par la distribution d'un flyer toutes boîtes aux lettres sur un périmètre identique à la phase de concertation réglementaire (4500 boîtes).

Les ateliers ont essentiellement porté sur le travail autour des variantes B' et E proposées par le collectif « Pleyel à venir » lors de la rencontre du 4 décembre 2017 (+renvoi vers partie concertation page X). La réunion de restitution a permis de restituer l'ensemble des études et des échanges précédents et de présenter le travail produit.

1. Deux ateliers de travail avec les habitants

Deux ateliers de travail, ouvert à tous, se sont tenus les 23 janvier et 8 mars 2018 dans les locaux du siège de Plaine Commune. Réunissant principalement les membres du collectif Pleyel à venir, ces ateliers, ont essentiellement porté sur le travail autour des variantes citoyennes présentées lors de la rencontre du 4 décembre 2017 et sur l'optimisation des variantes initiales du maître d'ouvrage.

Les ateliers ont permis un travail collaboratif entre les riverains, les acteurs du territoire et la DIRIF, afin d'avancer dans l'analyse des variantes. Ils ont été accompagnés d'échange mails et d'envoi de document.

> **L'atelier du 23 janvier, qui a réuni 7 participants, a été le moment d'aborder les points suivants :**

- ▣ Retour sur la concertation et l'engagement du maître d'ouvrage à poursuivre les échanges lors du premier trimestre 2018
- ▣ Rappel du projet et de ses objectifs
- ▣ Présentation des études de trafic des variantes E et B'
- ▣ Compatibilité avec les projets d'aménagement du territoire
- ▣ Point d'étape de l'analyse technique des variantes citoyennes
- ▣ L'optimisation des variantes A' et B

La présentation et la synthèse sont disponibles en annexe, page 164.

> **L'atelier du 8 mars, qui a réuni 5 participants, s'est déroulé autour des axes suivants :**

- ▣ Rappel des objectifs des ateliers
- ▣ Retour sur les points clés de l'atelier du 23 janvier
- ▣ Présentation des compléments d'analyse de la variante citoyenne B'
- ▣ Les avancées sur l'optimisation des variantes initiales A' et B

La présentation et la synthèse sont disponibles en annexe, page 189.

2. Une réunion publique de restitution

La réunion de restitution publique s'est tenue le 27 mars 2018 à l'école Anatole France en présence des partenaires du territoire. Elle a été l'occasion pour la DIRIF de restituer l'ensemble des études et des échanges précédents et de présenter le résultat du travail collégial produit depuis la fin de la concertation publique. 53 personnes sont venues y assister. Le déroulé de cette réunion était le suivant :

- ▣ Mot d'accueil par Michel Ribay, maire-adjoint de Saint-Denis délégué au quartier Pleyel/Confluence
- ▣ Mot d'accueil par Alain Monteil, Directeur de la DIRIF
- ▣ Présentation de la concertation et du rôle du garant, Jean-François HELAS, garant de la concertation
- ▣ Rappel de l'objet de la réunion, Nathalie Degryse (DIRIF)
- ▣ Conclusions des deux ateliers, Jean-Baptiste Motte (DIRIF)
- ▣ Temps d'échange avec le public
- ▣ Retour sur l'optimisation des variantes A' et B, Emmanuelle Le Roy (DIRIF)
- ▣ Temps d'échange avec le public
- ▣ Rappel des étapes à venir, Nathalie Degryse (DIRIF)
- ▣ Clôture de la réunion : Jean-François HELAS (garant de la concertation), Patrick Braouezec (Président de Plaine Commune), Alain Monteil (Directeur de la DIRIF)

La présentation et la synthèse sont disponibles en annexe, page 214.

La synthèse des études sur les variantes

1. Les variantes citoyennes

Les principes directeurs qui ont guidé les riverains dans l'élaboration des variantes dites citoyennes sont les suivants :

- ▣ Préserver le talus de l'A86 existant
- ▣ Créer un espace vert permettant les circulations piétonnes et cycles sécurisées
- ▣ Améliorer la qualité de vie du quartier
- ▣ Diminuer la circulation automobile dans le quartier Pleyel
- ▣ Réduire l'impact des travaux au droit des habitations
- ▣ Ils tiennent compte de la présence de contraintes locales fortes (avec les nombreux projets dans la zone) et de la faible surface au sol disponible pour les projets nouveaux.

Il est à noter que ces deux variantes ne concernent que le complément du demi-échangeur Pleyel. Les riverains ne remettent pas en cause la fermeture des bretelles de la Porte de Paris.

Suite à la concertation réglementaire, la DiRIF a dans un premier temps soumis les variantes citoyennes à une étude de faisabilité en géométrie selon les règles édictées dans les guides de conception routière, puis à une analyse en termes de trafic afin de vérifier et d'ajuster, lorsque cela est possible, le dimensionnement des carrefours et des voies principales pour assurer un fonctionnement correct de l'infrastructure.



▣ Variante E



▣ Variante B'

La DiRIF conclut que la variante E est réalisable en termes de géométrie mais non viable en termes de trafic, notamment à cause de la suppression d'une sortie depuis l'A86 Ouest (la sortie 8b est en effet supprimée dans les propositions des riverains) et de l'implantation de la bretelle d'accès à l'A86 Ouest depuis l'ex-RN1. En effet avec une telle configuration, les carrefours de l'ex-RN1 à proximité de la bretelle sont complètement saturés. Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, explique quant à lui, que sur la base d'expérimentations réalisées sur un carrefour similaire, l'interdiction du mouvement de demi-tour était quasiment impossible à mettre en place, la signalisation n'étant pas respectée par les automobilistes, même avec un aménagement contraignant des carrefours. La présence d'un poste de signalisation servant au centre de commandement de la SNCF rend impossible la fusion Poulbot/Anatole France dans sa partie Sud.

De plus, les études de géométrie montrent que la variante E implique des acquisitions foncières de terrains en dehors du domaine public au niveau de la future ZAC Landy-Pleyel ou de la future piscine Olympique. Plaine Commune alerte aussi sur le fait que cette bretelle se situe en partie sur l'emplacement du projet de Centre Aquatique Olympique. Les terrains appartenant à la Mairie de Paris et étant occupés par Engie au titre d'un bail emphytéotique, cet aménagement entraînerait l'acquisition d'un foncier difficilement mobilisable de par le coût et les engagements déjà pris entre les acteurs du projet. Sa compatibilité avec les projets du territoire n'est pas avérée.

En outre, les études de trafic montrent que la variante E est la moins performante des variantes en termes de temps de parcours et d'amélioration de la desserte du quartier Pleyel.

Le maître d'ouvrage a cherché des pistes d'amélioration pour cette variante. Ses tentatives ont été vaines en ce sens où elles ont mis en évidence la nécessité de créer une nouvelle liaison Est-Ouest et donc de revenir aux principes des variantes initialement proposées.

Des études identiques ont été menées sur la proposition de variante B', qui est une combinaison de plusieurs variantes initiales de la DiRIF. Si sa faisabilité géométrique était avérée, la variante B' n'est pas acceptable en termes de trafic, en effet ses carrefours présentaient une réserve de capacité négative et étaient donc complètement saturés.

La présentation des résultats complets des différentes analyses sont présentées dans le diaporama et le compte-rendu de l'atelier du 8 mars et de la réunion du 27 mars.

Conclusion de la DiRIF sur les variantes citoyennes :

Les analyses de ces variantes montrent que pour obtenir une infrastructure fonctionnelle au niveau de la gestion des flux, notamment ceux émanant de l'A86 Ouest vers le réseau local, il est nécessaire d'avoir :

- ▣ soit deux sorties depuis l'A86 Ouest (comme c'est le cas actuellement ou ce qui était proposé dans la variante B initiale)
- ▣ soit une seule sortie depuis l'A86 Ouest et la création d'une voie de liaison Est/Ouest entre les boulevards de la Libération et Anatole France (solution proposée dans les familles de variantes A, C et D initiales de la DiRIF).

2. L'optimisation des variantes de la DiRIF

À partir des variantes présentées par les riverains, la DiRIF a défini trois axes d'optimisation des variantes soumises à la concertation réglementaire :

- ▣ l'éloignement au maximum des infrastructures routières des zones habitées
- ▣ le renforcement de l'intégration de l'ouvrage dans le paysage
- ▣ l'optimisation de l'espace public potentiellement aménageable qualitativement (espaces verts, parcs...)

La DiRIF a concentré ses efforts d'optimisation sur les variantes A' et B. Les principes d'amélioration de la variante A' sont globalement transposables aux variantes C' et D' (avec quelques aménagements dus aux giratoires). Elle a également pris en compte les rendez-vous organisés dans le cadre de la poursuite du dialogue, afin de disposer d'éléments d'information à communiquer auprès du public par rapport aux temps nécessaires pour la réalisation des études.

Le travail réalisé par le collectif « Pleyel à venir » a permis notamment de travailler sur l'optimisation du tracé du boulevard Anatole France, notamment dans la zone de la rue Poulbot, de la rue du Docteur Poiré et de la sortie 8b (pour la variante B uniquement).

2.1 L'optimisation de la variante A'

Les points clés de l'optimisation de la variante A' sont les suivants :

- Le tracé de la voie de liaison entre les deux boulevards a été décalé au maximum vers l'A86 y compris au niveau de l'extrémité Ouest. Ceci entraîne la création d'une voie supplémentaire sur le Boulevard Anatole France pour gérer les tourne-à-gauche vers la bretelle d'insertion sur l'A86 vers l'Est ;
- Le boulevard Anatole France a été repoussé vers l'Est pour dégager le maximum d'espace aménageable qualitativement et éloigner les infrastructures des habitations ;
- La bretelle d'accès à l'A86 vers l'Ouest a été retracée de façon à l'éloigner des habitations du quartier Meissonnier et donner un caractère plus urbain à la géométrie de la bretelle.

Cette variante a été renommée par la DIRIF « Variante A' optimisée »

■ Variante A
Secteur Poiré



■ Variante A' optimisée
Secteur Poiré



■ Variante A - Secteur Meissonnier



■ Variante A' optimisée - Secteur Meissonnier

2.2 L'optimisation de la variante B

Les points clés de l'optimisation de la variante B sont les suivants :

- Le tracé de la sortie 8b a été repris pour suivre au plus près le tracé existant de sorte de préserver au maximum le talus et optimiser l'espace public aménageable qualitativement ;
- L'ouvrage d'art qui limitait le gabarit de la rue Poulbot a pu être supprimé avec un nouvel aménagement du carrefour d'accès à l'A86 Est ce qui améliore l'insertion urbaine du projet ;
- Le boulevard Anatole France a été décalé au maximum vers l'Est pour dégager le maximum d'espace aménageable qualitativement et éloigner les infrastructures des habitations.

Cette variante a été renommée par la DIRIF « Variante B optimisée »



■ Variante B



■ Variante B optimisée

Partie 3

La synthèse des échanges menés lors de la poursuite du dialogue

1. La prise en compte des attentes des riverains

La poursuite du dialogue au premier trimestre 2018 a permis d'enrichir les variantes initialement présentées par la DIRIF lors de la concertation publique. La DIRIF s'est attachée à analyser très sérieusement les variantes citoyennes, au même titre que les variantes du maître d'ouvrage, avec le concours des différents acteurs du territoire.

De nombreux points ont été soulevés concernant la faisabilité géométrique des variantes, leur cohérence avec les projets urbains du territoire, leur insertion urbaine, leur réponse aux objectifs de desserte du territoire et leur potentiel impact sur le trafic.

La DIRIF a également produit des perspectives et vues 3D pour la variante B optimisée, permettant de faciliter la compréhension des projets (volumes, distances, dénivelés...). Cet effort de vulgarisation a été reconnu et apprécié par l'ensemble des parties prenantes. C'était une demande forte des participants.



Vue aérienne de la variante B optimisée



■ Modélisation 3D de la variante B optimisée

2. Une satisfaction globale de la poursuite du dialogue

De manière générale, les habitants s'estiment satisfaits des avancées du projet et des optimisations apportées aux variantes initialement présentées lors de la concertation réglementaire. La variante B optimisée semble en effet avoir réussi à intégrer les principales attentes et préoccupations des riverains même s'il reste certains points qui devront être travaillés. Les acteurs du territoire saluent aussi les études ultérieures avancées proposées par la variante B optimisée.

« Etant donné qu'on est à la phase conclusion, on voudrait rappeler des éléments qu'on a évoqués lors de notre dernière réunion où vous nous avez présenté la B optimisée. Nous, l'avis des personnes qui étaient là, notamment le collectif Pleyel à venir, c'est que : la B optimisée, why not ? » Un habitant, réunion publique de restitution du 27 mars 2018

« Aujourd'hui, je pense qu'il y a un enseignement à tirer, c'est la nécessité de poursuivre ce travail avec l'ensemble des acteurs sur la base de la variante B optimisée. La Ville soutient cette variante qui va vous être présentée ce soir. » Michel Ribay, maire-adjoint de la ville de Saint-Denis, réunion publique de restitution du 27 mars 2018

« Je pense qu'avec cette solution, la B optimisée — et pas encore complètement optimisée parce qu'il faut que l'on continue à optimiser — on est sur la bonne voie, et je pense qu'on peut avoir une solution qui répond à nos objectifs, mais qui répond aussi à vos intérêts. » Patrick Braouezec, Président de Plaine Commune, réunion publique de restitution du 27 mars 2018

« Le scénario B optimisé pourrait me plaire, mais le dimensionnement des carrefours et du nombre de voies par sens sur le boulevard de la Libération par exemple me pose question par rapport à la place laissée pour les bus. » Un habitant, réunion publique de restitution du 27 mars 2018

« Je voulais vous remercier pour le travail que vous avez fait sur les modélisations 3D. » Un habitant, réunion publique du 27 mars 2018

« Tout d'abord, encore merci à la DiRIF et les autres participants pour le temps passé. » Un habitant, réunion publique de restitution du 27 mars 2018

« Toutes les concertations ne se terminent pas avec des améliorations aussi sensibles du projet. La plupart des concertations se terminent avec une meilleure compréhension de tous les acteurs. Mais d'avoir de ce point de vue fait évoluer les curseurs, fait évoluer, je pense, malgré tout, le choix de différentes variantes, je crois qu'on peut tous s'en féliciter. Et c'est aussi grâce à votre organisation, à votre structuration, à votre travail, et à la sérénité dans laquelle nous avons pu travailler les uns et les autres. Je voulais vous en remercier. » Jean-François Hélas, garant de la concertation, réunion publique de restitution du 27 mars 2018

Néanmoins, plusieurs points d'attention concernent notamment :

- ▣ la réalisation d'un aménagement qualitatif du carrefour Pleyel prenant en compte le développement des mobilités douces (piétons et cycles) ;
- ▣ la mise en place de protections acoustiques au droit de l'A86 ;
- ▣ le devenir du foncier libéré par la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ;
- ▣ la réalisation d'un aménagement paysager de qualité au niveau de l'espace libéré par l'éloignement du boulevard Anatole France des habitations de la rue Docteur Poiré ;
- ▣ les plans de circulation sur le quartier Pleyel ;
- ▣ la mise en œuvre d'aménagements favorisant la circulation des bus
- ▣ la sécurisation de la circulation aux abords de l'école Anatole France.

Une grande partie des points évoqués dépasse le cadre du projet d'aménagement du système des échangeurs Pleyel/Porte de Paris porté par la DiRIF, puisque seule la demande d'installation de protections acoustiques relève complètement de sa compétence. Néanmoins, elle s'assurera de développer un projet en cohérence avec le schéma d'aménagement global proposé par les territoires, grâce à la poursuite du travail commun.

Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis rejoignent le public dans la volonté d'élaborer un projet d'aménagement global du quartier, intégrant l'ensemble des opérations à venir (notamment la requalification du carrefour Pleyel) et proposent la mise en place d'une instance d'échanges avec les riverains autour des différents projets du territoire).

CONCLUSIONS GÉNÉRALES DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

1. La suite à donner

La qualité des échanges avec le public pendant la concertation réglementaire qui s'est déroulée du 20 novembre au 22 décembre 2017, ainsi que lors de la poursuite du dialogue au premier trimestre 2018 est à souligner. L'opportunité même du projet et les objectifs poursuivis ne sont pas remis en question.

Les différents temps de concertation ont permis de voir évoluer les études afin de tenir compte des attentes et des suggestions des participants.

À l'issue de ce processus, la variante B optimisée semble la plus à même de répondre à l'analyse multicritère actualisée pendant ce processus.

En effet, la variante B optimisée permet d'améliorer la desserte du quartier Pleyel et de supprimer les flux de transit avec l'autoroute A1. C'est la variante qui offre le meilleur fonctionnement du réseau routier national. Elle permet également de conserver au maximum l'existant au niveau de la bretelle 8b et de libérer un espace public aménageable qualitativement à l'Est de la rue du Docteur Poiré. Elle est en outre tout à fait compatible avec les projets du territoire. Enfin, le coût de réalisation estimé de cette variante est parmi les plus faibles.

Cette variante recueille par ailleurs l'assentiment des représentants du territoire et des riverains.

Le maître d'ouvrage choisit donc de poursuivre les études sur la base de cette variante.

Sur la base des enseignements du bilan, les études de détail relatives à la variante B optimisée seront engagées afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet, ainsi que les modalités de réalisation des travaux. L'enquête publique devrait se dérouler en fin d'année 2018, en vue de la déclaration d'utilité publique du projet par le Préfet. Cette déclaration donnerait au projet un statut d'intérêt général collectif qui s'impose à l'intérêt individuel.

L'ensemble des autres procédures nécessaires à la mise en oeuvre d'un projet routier sera mené. Parmi les principales procédures, peuvent être citées :

- L'enquête parcellaire ;
- La procédure Loi sur l'eau au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- L'archéologie préventive ;
- etc.

Selon le calendrier prévisionnel, le démarrage des travaux est envisagé en 2021.

2. Les réflexions du maître d'ouvrage pour la suite du projet

Plusieurs points d'attention ont été relevés par la DIRIF tout au long des deux séquences de dialogue :

▣ La poursuite des échanges

La fin de la concertation et de la période de dialogue qui a suivi, ne marque pas la fin des échanges entre les différentes parties prenantes.

La DIRIF informera sur l'avancée du projet jusqu'à la phase d'enquête publique. Une nouvelle étape de communication et d'échanges s'ouvrira alors. La DIRIF s'engage dans la poursuite du dialogue au fil des étapes du projet. Elle participera aux comités d'échanges organisés par les acteurs du territoire pour ce qui concerne le projet d'aménagement du système d'échangeurs.

De même, au cours des phases postérieures à l'enquête publique, la DIRIF tiendra les habitants informés.

▣ La poursuite du travail collégial avec les territoires pour l'intégration du projet routier dans le projet d'aménagement local global

Dès les premières étapes du projet, le maître d'ouvrage s'est rapproché de Plaine Commune et de la Ville de Saint-Denis afin d'intégrer dans ses réflexions l'ensemble des besoins de circulation locaux. Ce travail collégial sera poursuivi de manière à coordonner les flux et le plan de circulation. Des réflexions seront menées conjointement afin de mettre en œuvre les solutions permettant de gérer et fluidifier le trafic (temporisation des feux notamment) et d'assurer la meilleure intégration urbaine et paysagère.

▣ L'absence de recours à des expropriations d'habitations privées

La DIRIF s'engage à ce qu'aucune expropriation d'habitations privées ne soit mise en œuvre dans le cadre de la réalisation du projet routier.

▣ La préservation autant que possible du talus de l'A86 et des espaces végétalisés

La DIRIF précise que la méthode de construction la moins pénalisante sera recherchée pour diminuer l'impact du chantier sur ce talus. Enfin, la DIRIF souligne que le talus a vocation à rester la propriété de l'État.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet de l'opération entraînera la mise en compatibilité du PLU au droit du projet. Cette mise en compatibilité ne concernera que l'emprise de la future infrastructure routière. De son côté, la Ville de Saint-Denis s'engage à ce que la classification UVM de la zone du talus non concernée par le projet, soit maintenue.

▣ La volonté de contribuer au développement des modes actifs et des transports en communs

La DIRIF rappelle que l'un des objectifs poursuivis par le projet de réaménagement du système d'échangeurs est de permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles). La variante proposée répond à ces principes. Un travail collaboratif doit maintenant être mené avec les territoires afin de préciser les modalités concrètes d'implantation de ces modes de déplacement (aménagement spécifiques favorisant la circulation des bus, cyclistes...)

▣ L'objectif de minimiser la gêne à l'usager et l'impact sur l'environnement en phase travaux

La DIRIF met en œuvre à travers ses marchés publics une démarche de limitation des nuisances liées au chantier, à travers un cahier des charges strict imposé aux entreprises (limitation des heures de travail, choix des technologies les moins bruyantes...). Compte-tenu du grand nombre de chantiers se déroulant sur un territoire restreint (aménagement du village et de la piscine olympiques, franchissement urbain, gare du Grand Paris express, place Pleyel...), la DIRIF s'engage à participer de manière active à toute démarche visant la coordination de ces chantiers, notamment afin de maîtriser les flux de camions.

▣ Une attention particulière pour le cheminement piéton

Lors de la phase travaux, la DIRIF s'engage à tout mettre en œuvre afin de maintenir le plus souvent possible la traversée piétonne. Au-delà de la phase chantier, la DIRIF s'engage à réaliser un cheminement piéton de manière à sécuriser le trajet Nord/Sud. Des études seront menées afin de proposer un ouvrage adapté aux besoins et aux contraintes de géométrie.

▣ Une prise en compte de la sécurisation des habitations jouxtant le talus de l'A86

Les habitants de la rue du Docteur Poiré ont fait part de leur inquiétude concernant la sécurisation des habitations suite au réaménagement du talus, car cette zone est en effet actuellement clôturée. La DIRIF s'engage à prendre en compte cette préoccupation dès la phase de conception du projet.