

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

Informez-vous et donnez votre avis

Du
20 novembre au
22 décembre
2017



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET
INTERDÉPARTEMENTALE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	2	LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS	16	UN PROJET QUI MODIFIE PEU LES CIRCULATIONS SUR L'A1 ET L'A86	34
MOT DU GARANT	3	LA FERMETURE DES BRETelles DE L'ÉCHANGEUR DE LA PORTE DE PARIS	18	UNE AMÉLIORATION DE LA DESSERTe DU QUARTIER PLEYEL	35
LE TERRITOIRE DU PROJET	6	L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL	19	LA LIBÉRATION DU FONCIER DE LA PORTE DE PARIS	35
Les déplacements aujourd'hui	7	Les options d'aménagement étudiées	20	UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À PORTER SUR L'AMBIANCE ACOUSTIQUE ET L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE	36
LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	8	LES VARIANTES DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL	21	Ambiance acoustique	36
Les objectifs du projet	8	Les constantes à chaque variante	21	Insertion paysagère	36
LA RÉORGANISATION DES DÉPLACEMENTS À PLEYEL	9	Les variantes	21	LA CONCERTATION	38
Offrir des conditions optimales de circulation	9	La variante A	22	Qu'est-ce qu'une concertation ?	38
Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel	10	La variante B	23	Les rendez-vous de la concertation	38
LES PROJETS DU TERRITOIRE	12	La variante C	24	QUE VA-T-IL SE PASSER À L'ISSUE DE LA CONCERTATION ?	39
1 Projet de ZAC porte de paris	13	La variante D	25	Le bilan de la concertation	39
3 Landy Pleyel	13	L'option alternative commune aux variantes A, C et D : la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération	26	Les études techniques	39
2 Projet de franchissement de la voie ferrée à Saint-Denis	13	Mise en situation des variantes A', C' et D' de la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et de la Libération	27	L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	39
4 Projets de l'écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis et d'Universeine accueillant temporairement le village olympique	13	Estimation du trafic au fil de l'eau et avec l'aménagement des échangeurs	28	La Déclaration d'Utilité Publique si nécessaire	39
LE CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL	14	Synthèse de l'évaluation des variantes	29	Le calendrier envisagé pour la suite du projet	39
DES ENJEUX D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERS	15	Bilan socio-économique	32	LES ACTEURS DU PROJET	40
Les enjeux d'insertion paysagère	15	UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION SUR LE BOULEVARD ANATOLE FRANCE PERMETTANT SA REQUALIFICATION URBAINE	34	Le maître d'ouvrage	40
Les enjeux environnementaux	15			Les partenaires	40

PRÉAMBULE

L'aménagement soumis à la concertation vise à revoir les échanges entre le réseau autoroutier magistral et le secteur Pleyel à Saint-Denis, en optimisant les conditions de circulation sur les autoroutes, la desserte du secteur Pleyel par l'A86 et l'insertion environnementale et paysagère au profit de la qualité de vie des riverains.

Cet aménagement prend en considération le développement des territoires concernés en libérant de l'espace et en permettant des offres de déplacement par transports en commun, cycles et piétons sur les axes routiers locaux. Ainsi, la fermeture définitive des bretelles de la Porte de Paris sur l'A1 permettra l'apaisement des conditions de circulation sur le boulevard Anatole France. L'aménagement de l'échangeur de Pleyel contribuera à améliorer la desserte du territoire.

Pour l'aménagement de l'échangeur de Pleyel, l'État – par le biais de la Direction des Routes d'Île-de-France, maître d'ouvrage délégué du projet – a étudié plusieurs variantes pour ce secteur, présentées à la concertation après un dialogue continu avec l'EPT Plaine Commune et le département de Seine-Saint-Denis.

Conformément aux règles de la Charte de la participation du public élaborée par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, 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 des publics.

Cette concertation devra donc être l'occasion de recueillir l'expression du public sur l'opportunité du projet global et, le cas échéant, de s'exprimer sur la solution qu'il juge la plus adéquate parmi les variantes proposées pour l'échangeur de Pleyel. La participation et l'expression du plus grand nombre pendant la concertation permettront d'éclairer l'État sur les suites à donner.

MOT DU GARANT

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a établi une liste officielle de garants de la concertation. Je figure dans cette liste.

L'État a souhaité qu'un garant intervienne pour la concertation sur l'aménagement de l'échangeur de Pleyel et la fermeture des bretelles de la Porte de Paris. La concertation est une étape importante dans la vie d'un projet. Elle vise à présenter le projet au public, ses objectifs et ses grandes caractéristiques, suffisamment tôt dans l'élaboration du projet pour pouvoir utilement infléchir son évolution.

Elle donne la parole au public pour qu'il exprime son point de vue et qu'il questionne le maître d'ouvrage sur son projet.

Pendant cette concertation, mon rôle, en tant que garant, est de veiller à la bonne information de chacun, de veiller au respect des règles de la concertation qui doivent offrir à tous le droit de s'exprimer.

Je souhaite que cette concertation permette à chacun de faire entendre sa voix et ses arguments par les différents moyens mis à disposition, soit lors des réunions publiques, soit via des contributions écrites adressées par courrier ou par voie électronique.

À l'issue de la concertation, l'État, en tant que maître d'ouvrage, aura à tirer les enseignements de cette séquence pour la suite du projet, en tenant compte des avis et des préoccupations qui se seront exprimés.

Jean-François HELAS

Garant de la concertation

jean-francois.helas@garant-cndp.fr



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



Partie 1

Pourquoi
aménager les
échangeurs de
Pleyel (A86)
et de la Porte
de Paris (A1) ?

LE TERRITOIRE DU PROJET

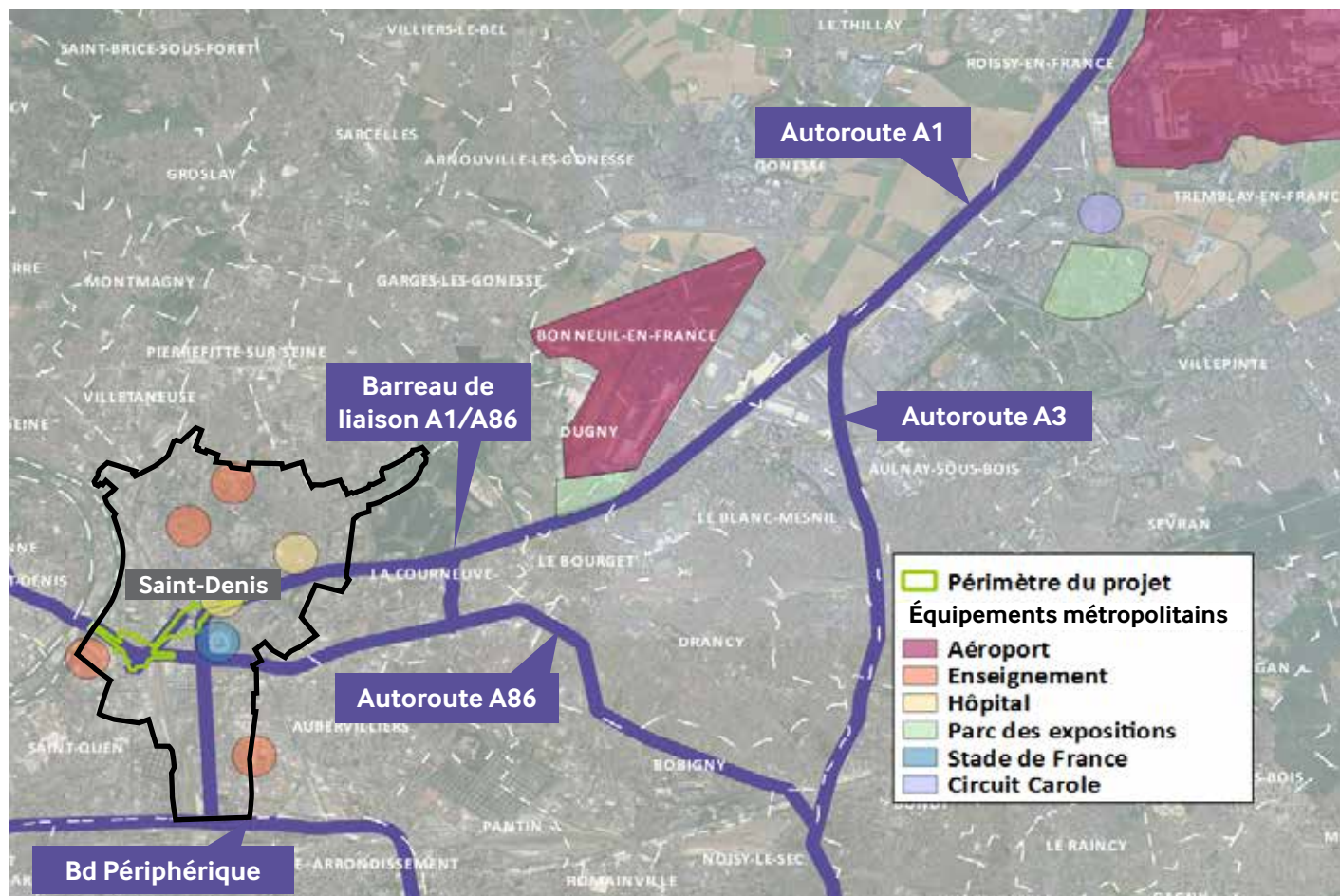
La ville de Saint-Denis est desservie par plusieurs grands axes routiers majeurs :

▣ **L'autoroute A1** relie Paris, depuis la Porte de la Chapelle, traverse le sud de Saint-Denis et se dirige ensuite vers Lille et les villes du Nord de l'Europe.

▣ **L'autoroute A86** traverse le Sud de Saint-Denis et se dirige vers la Défense à l'Ouest et vers Bobigny à l'Est. Cette autoroute forme une boucle complète autour de Paris. Un barreau de liaison entre l'autoroute A1 et l'autoroute A86 est présent sur la commune de La Courneuve.

▣ **Le boulevard périphérique parisien** borde Saint-Denis au Sud et s'y connecte à la Porte de la Chapelle.

Ce réseau magistral donne à Saint-Denis une forte attractivité avec une excellente desserte aux nombreux équipements d'envergure métropolitaine du nord francilien.



▣ Figure 1 : Système de desserte routier du Nord Francilien

Figure 2 : Difficultés de circulation sur le réseau (observations 2016)

Les déplacements aujourd'hui

Des difficultés de circulation sont clairement identifiées sur le territoire, en particulier au niveau de l'échangeur de Pleyel :

À l'heure de pointe du matin, c'est-à-dire de 7h15 à 9h15 :

- une remontée de file importante depuis le carrefour du Boulevard Anatole France (RN410)/Rue Jules Saulnier (RN 412) vers l'A1;
- une congestion au niveau du carrefour Pleyel ;
- des remontées de file sur la bretelle de l'A86 et sur la route de la Révolte.

À l'heure de pointe du soir, c'est-à-dire de 17h à 19h :

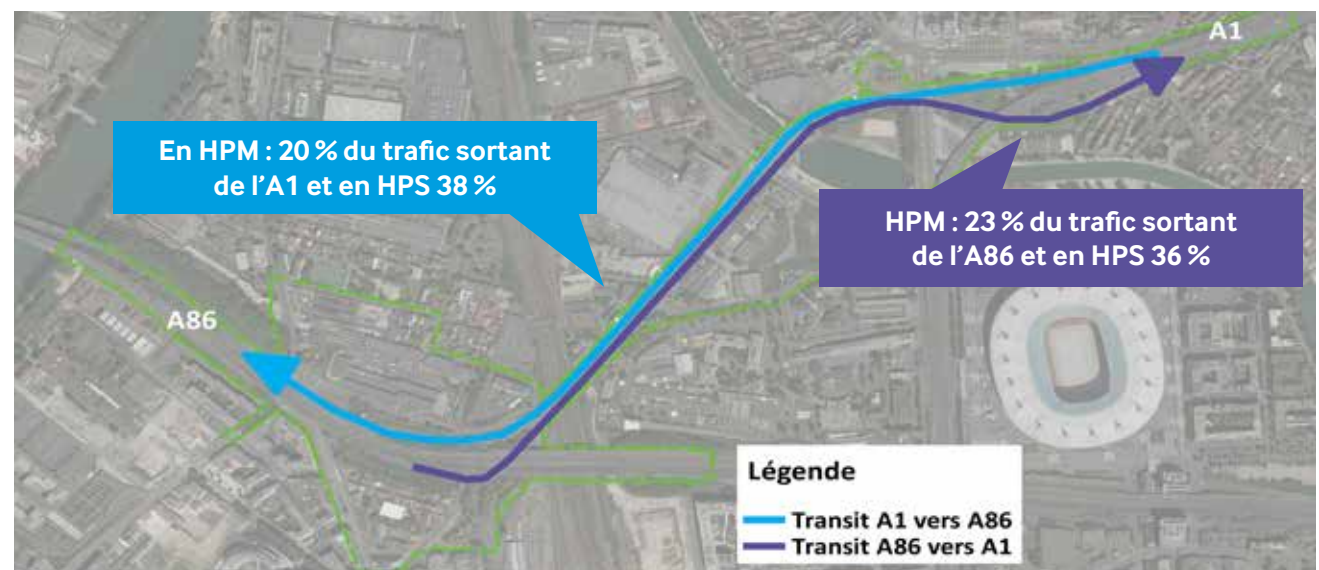
- des difficultés d'insertion pour les véhicules sur l'A86 avec des répercussions sur le reste du réseau.

En heure de pointe du matin, 20% du trafic sortant de l'A1 et 23% du trafic sortant de l'A86 correspondent à du trafic entre les deux autoroutes et traversant Saint-Denis. En heure de pointe du soir le trafic de transit qui sort de l'A1 est de 38% et celui sortant de l'A86 est de 36%.

Cette situation provoque une congestion du Boulevard Anatole France notamment par des usagers en transit entre l'A1 et l'A86 via le réseau local.

Il est à noter que depuis 2004, les RN410 et RN412 font partie du réseau routier départemental. Elles ne sont plus gérées par l'État mais par le Département de Seine-Saint-Denis.

Figure 3 : Flux de transit sur le boulevard Anatole France (observation 2016)



LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le projet concerne 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 (93).

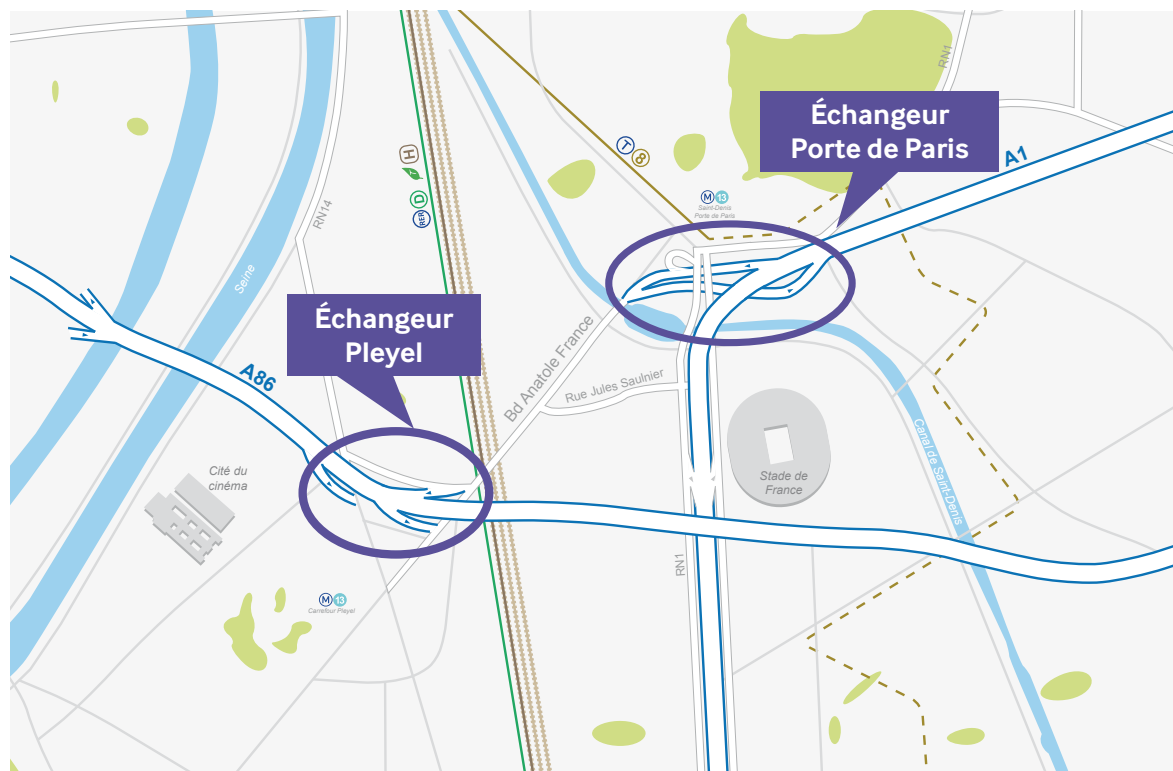
La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire : apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

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 également l'accès des quartiers 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, est soumis à la concertation du public.

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.



Les objectifs du projet

- ❑ 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).

❑ Figure 4 : Localisation des échangeurs Pleyel et Porte de Paris

LA RÉORGANISATION DES DÉPLACEMENTS À PLEYEL

Les échangeurs de la Porte de Paris et Pleyel fonctionnent de pair, ils constituent un système. Les échanges entre le réseau magistral depuis et vers l'Ouest sont assurés au niveau de l'échangeur de Pleyel. Les échanges entre le réseau magistral depuis et vers l'Est sont quant à eux assurés par l'échangeur de la Porte de Paris. Avec la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, il est nécessaire de recréer ces mouvements au niveau de l'échangeur de Pleyel sur l'A86.

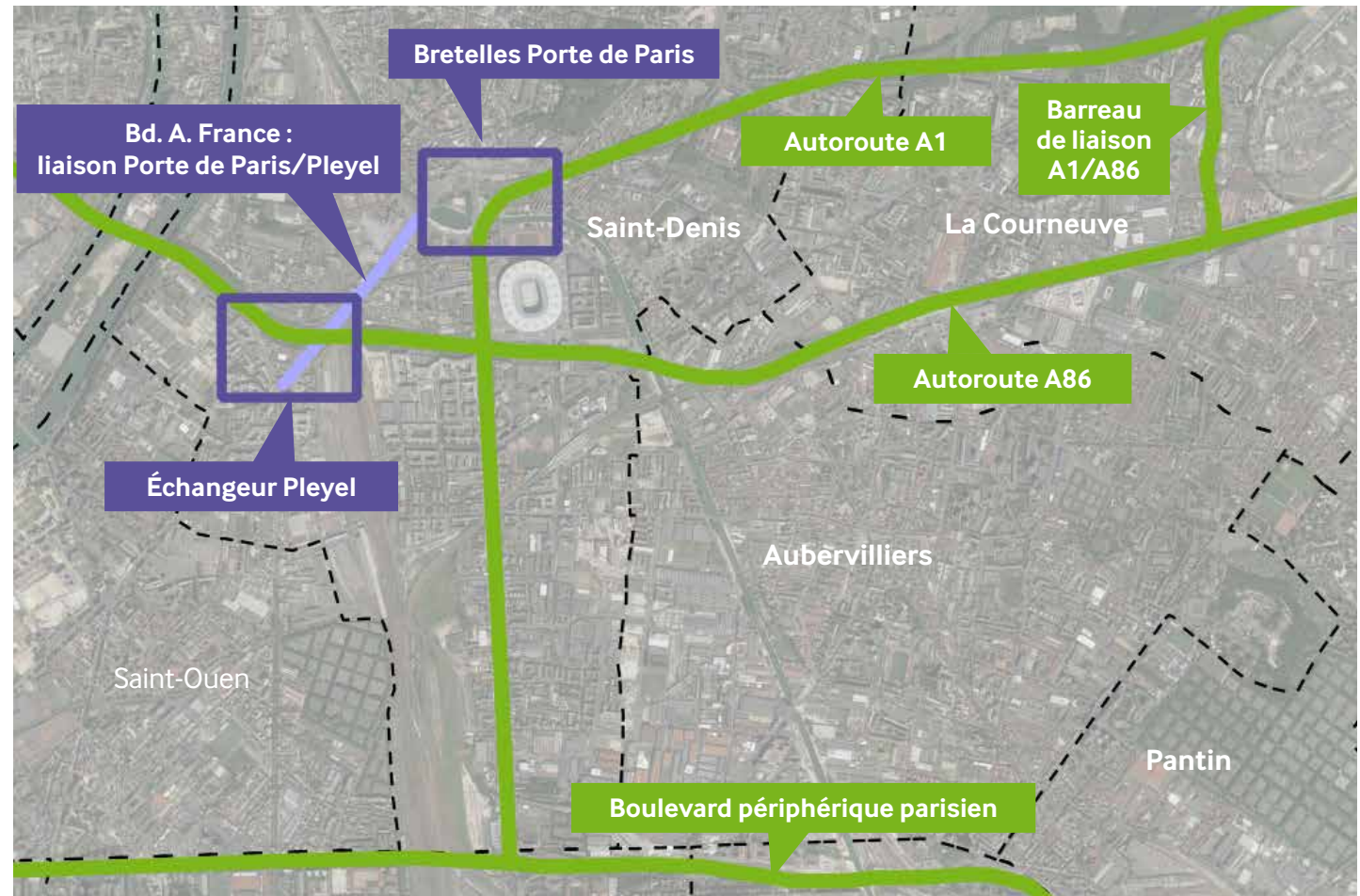
Offrir des conditions optimales de circulation

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.
- 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.

La fermeture permettra également de limiter l'utilisation du réseau routier local pour le transit entre les autoroutes A1 et A86 (ce trafic étant estimé à 25 % du trafic sur le réseau local, avec 850 à 950 véhicules/heure en heure de pointe - données 2015).

La circulation sur le boulevard Anatole France sera apaisée offrant des opportunités pour les acteurs du territoire pour le développement de transports collectifs et de modes actifs et sa requalification en boulevard urbain.



➤ Figure 5 : Réseau routier

Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel

Aujourd'hui, au niveau de l'échangeur de Pleyel, il est uniquement possible d'entrer sur l'A86 extérieure depuis la route de la Révolte et sortir de l'A86 intérieure 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 manquant à l'échangeur de 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.

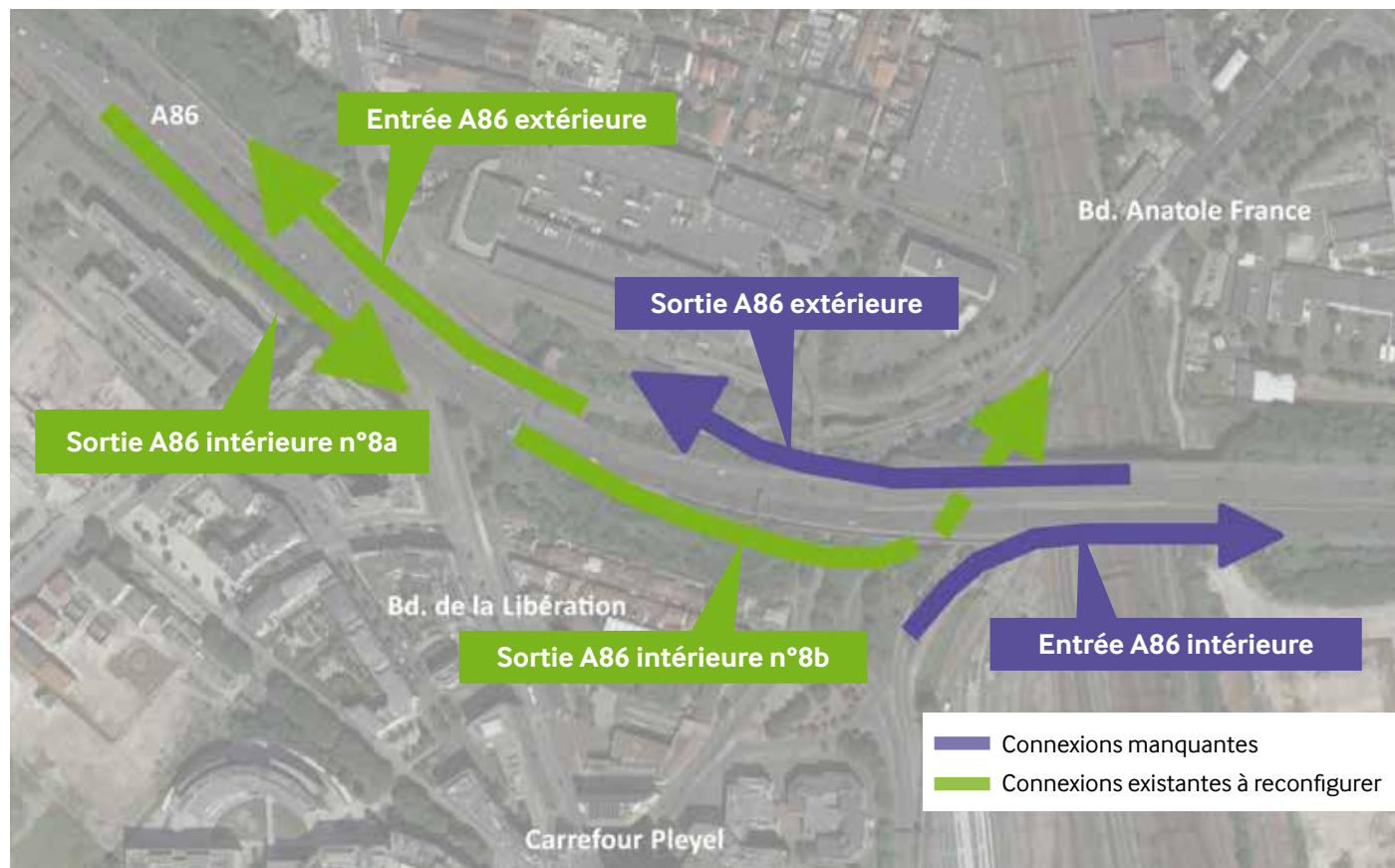


Figure 6 : État des lieux des connexions au niveau de l'échangeur de Pleyel



Partie 2

Les enjeux du territoire

LES PROJETS DU TERRITOIRE

De nombreux projets, portés par les acteurs locaux (Plaine Commune, Département de Seine-Saint-Denis et Ville de Saint-Denis) sont à l'étude ou en cours. Ils visent à répondre aux mutations du territoire qui s'opèrent, à savoir : une demande croissante de logements, une implantation d'entreprises et d'activités qui s'intensifie ainsi que la nécessité d'infrastructures de transport performantes. Ceci afin d'aller vers une amélioration de la qualité et du cadre de vie des riverains. Le secteur nord de l'échangeur de Pleyel est majoritairement composé d'activités artisanales et industrielles, le sud est composé d'habitats et de bureaux. Seuls la rue du Docteur Poiré et le boulevard de la Libération au nord de l'A86 représentent un tissu résidentiel.

Le quartier Pleyel est en mutation avec une croissance démographique concernant la population active.

Cette croissance s'accompagne d'une mutation des activités économiques avec l'implantation de sièges sociaux et d'activités économiques.

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le réaménagement de l'échangeur de Pleyel accompagnent la mutation du territoire et participent à l'amélioration de sa desserte.

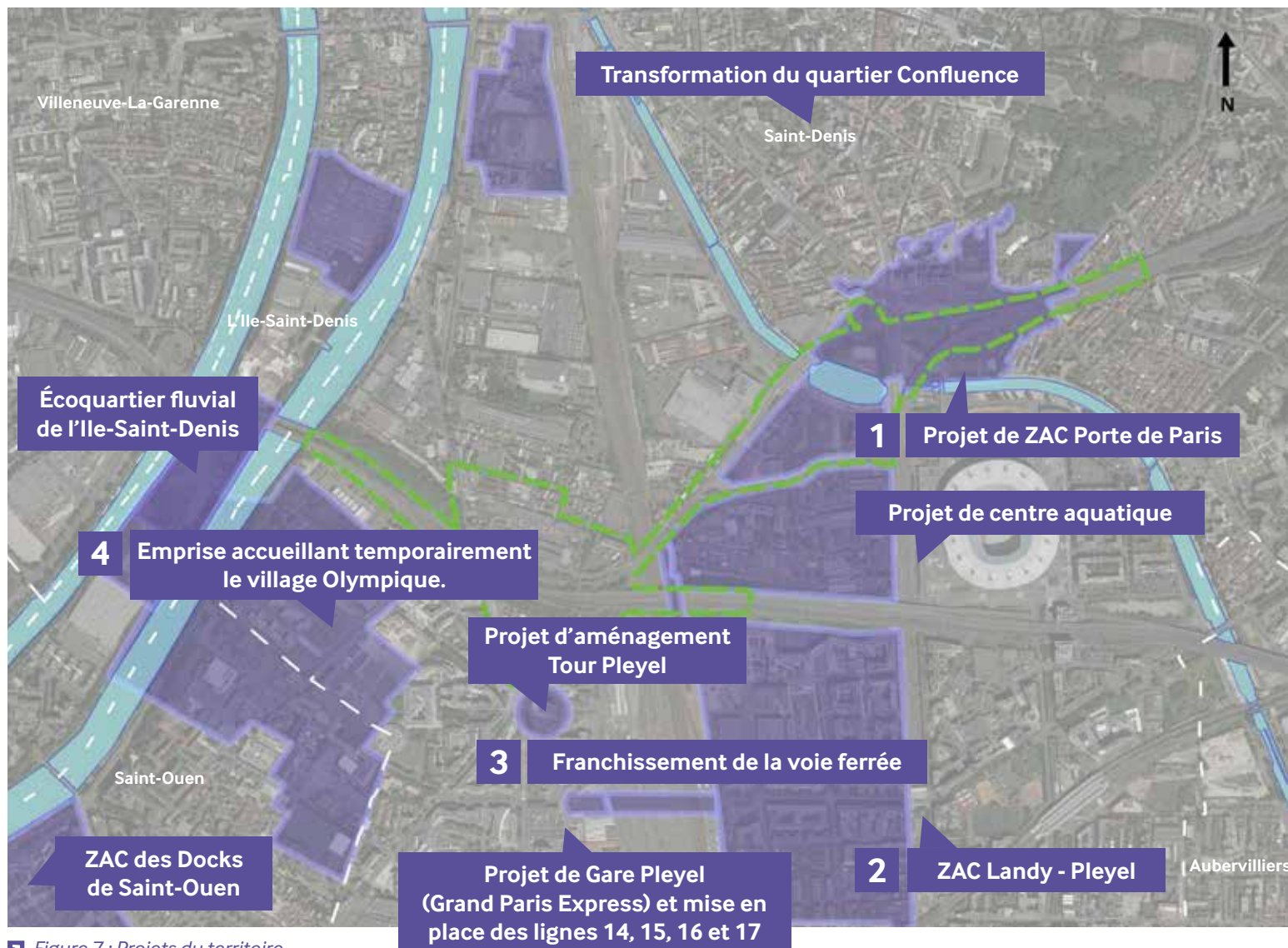


Figure 7 : Projets du territoire

1 Projet de ZAC porte de Paris

Une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) d'une surface de 17,5 hectares a été créée au niveau de la Porte de Paris.

Depuis 2012, c'est donc un tout nouveau quartier qui prend forme sur ce site bordé par le canal Saint-Denis.

Les principaux principes de composition urbaine de la Porte de Paris sont les suivants :

- ▣ Transformation des grandes voies de circulation en boulevards urbains ;
- ▣ Réalisation d'une place de la Porte de Paris dotée d'espaces piétons et bordée de constructions anciennes et neuves ;
- ▣ Intégration urbaine de l'autoroute A1 et suppression des bretelles autoroutières ;
- ▣ Ouverture du quartier vers le canal de Saint-Denis ;
- ▣ Insertion urbaine et architecturale des nouvelles constructions.

La Maîtrise d'ouvrage est assurée par Plaine Commune.

2 Landy Pleyel

La ZAC Landy Pleyel a été créée en 2000 pour mener à bien la revalorisation urbaine du secteur La Plaine à Saint-Denis.

Une programmation mixte a été adoptée, combinant l'implantation d'un pôle tertiaire et la création d'un nouveau quartier de logements.

La Maîtrise d'ouvrage est assurée par Plaine Commune.



▣ *Figure 9 : Square des Acrobates dans la ZAC Landy Pleyel à Saint-Denis - © W. Vainqueur*

3 Projet de franchissement de la voie ferrée à Saint-Denis

Lié au projet d'aménagement du quartier Pleyel, le Franchissement Pleyel constituera un élément de liaison urbaine, auquel s'adossera un bâtiment, principalement occupé de bureaux. Il permettra de résorber la coupure urbaine du réseau ferroviaire du Nord parisien.



Sa réalisation est portée par Plaine Commune en étroite coopération avec la Société du Grand Paris et la SNCF. La convention de co-Maîtrise d'Ouvrage a été signée le 23 avril 2015.

▣ *Figure 8 : En 2023, le franchissement Pleyel permettra de reconquérir l'ouest de la plaine jusqu'à la Seine © Agence Mimram*

4 Projet d'aménagement comprenant notamment l'écoquartier fluvial de l'Île-Saint-Denis et d'Universeine et destinée à accueillir, temporairement, le village olympique

Il s'agit d'une opération qui sera localisée à l'ouest de l'échangeur Pleyel.

Ce nouveau quartier mixte comprendra à terme environ 3 100 logements, d'une densité modérée, dans des immeubles de sept étages en moyenne, des activités économiques, des commerces, équipements et services.

Le village olympique et paralympique s'implantera sur environ 50ha et, après l'olympiade, intégrera les opérations de l'écoquartier fluvial et d'Universeine.

Le Village est conçu comme un projet de renouvellement urbain exemplaire de l'axe Paris Seine-Saint-Denis sur un site en attente d'un réaménagement.

Formidable laboratoire d'innovations durables, ce nouveau quartier olympique constituera un héritage emblématique des Jeux de Paris 2024.

Pendant les Jeux, le Village pourra accueillir jusqu'à 17 000 athlètes et officiels.

LE CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL



Vue du boulevard de la Libération

En janvier 2014, l'État et les acteurs locaux ont signé un Contrat de Développement Territorial (CDT) avec pour ambition de développer une vision globale et transversale du développement du territoire à horizon 2030, marquée par les activités de culture et de création. Il vise notamment à organiser le territoire autour d'un réseau de centralités mixtes et bien connectées entre elles. La maîtrise de la place de la voiture est également un des objectifs.

Ce contrat a fait l'objet d'une enquête publique en 2013.

Le CDT inscrit l'aménagement de l'échangeur de Pleyel et de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris. Il prévoit donc les éléments suivants :

- ▣ au niveau de la Porte de Paris : la Définition d'un projet de ZAC de la Porte de Paris dans sa partie Sud rendu possible par la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ;
- ▣ au niveau des deux secteurs Porte de Paris – Pleyel : la requalification du boulevard Anatole France entre la Porte de Paris et la place Pleyel en liaison urbaine et paysagère structurante ;
- ▣ l'amélioration de l'accessibilité du secteur Pleyel notamment en complétant le diffuseur.



DES ENJEUX D'INSERTION ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGERS

Les enjeux d'insertion paysagère

Le territoire se démarque par une occupation de l'espace faite de juxtaposition de zones d'activités tertiaires, (industrielles et artisanales) et de zones d'habitations, mais également par la concentration d'infrastructures de transports, favorisant l'enclavement et les ruptures, comme c'est le cas de l'autoroute A86 ou du faisceau ferré de Gare du Nord.

La création de nouveaux échanges aux abords du Carrefour Pleyel permettra de créer une nouvelle porte d'entrée à ce territoire en devenant pour les usagers du réseau routier.

Cette nouvelle infrastructure devra accompagner les mutations qu'a pu entreprendre le territoire et deviendra la première image que l'on peut se faire de la ville de Saint-Denis et du quartier. Une attention particulière sera donc portée à l'impact visuel des différents ouvrages et équipements, afin de favoriser leur insertion dans le paysage.

Les enjeux environnementaux

Un état initial de la qualité de l'air a été réalisé sur la zone d'étude pour qualifier les paramètres environnementaux relatifs à l'air avant la mise en œuvre du projet d'aménagement.

Compte tenu des forts trafics supportés par l'A1 et le boulevard Anatole France, ces axes génèrent une pollution d'origine routière.

L'amélioration de la qualité de l'air constitue un enjeu fort pour la zone d'étude.

Les zones végétalisées aux abords des infrastructures routières sont des zones naturelles qui présentent un intérêt écologique. Après un état des lieux des espèces présentes, des études complémentaires permettront de définir précisément quelles mesures spécifiques seront à mettre en œuvre pour assurer la préservation de la faune et de la flore et ainsi limiter les impacts du projet sur celles-ci.

Situé dans un milieu urbain dense, les différentes variantes s'attacheront à protéger les riverains du bruit grâce à la mise en place éventuelle, selon les niveaux de bruit, de différents dispositifs d'aménagement et de protection acoustiques, et garder ainsi un impact neutre en termes de bruit. Les modalités et caractéristiques des aménagements acoustiques seront étudiées lors des phases ultérieures d'élaboration du projet.



LE DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

En matière de déplacements par des modes actifs, Plaine Commune réalise un réseau d'itinéraires cyclables pour favoriser l'utilisation du vélo dans des conditions de sécurité optimales.

Les aménagements prennent la forme de :

- ▣ Pistes (espaces séparés physiquement de la chaussée et des trottoirs) ;
- ▣ Bandes (lignes de peinture sur la chaussée sans séparateur) ;
- ▣ Couloirs de bus ouverts aux vélos ou de zones de circulation apaisée (zones 30, aires piétonnes).

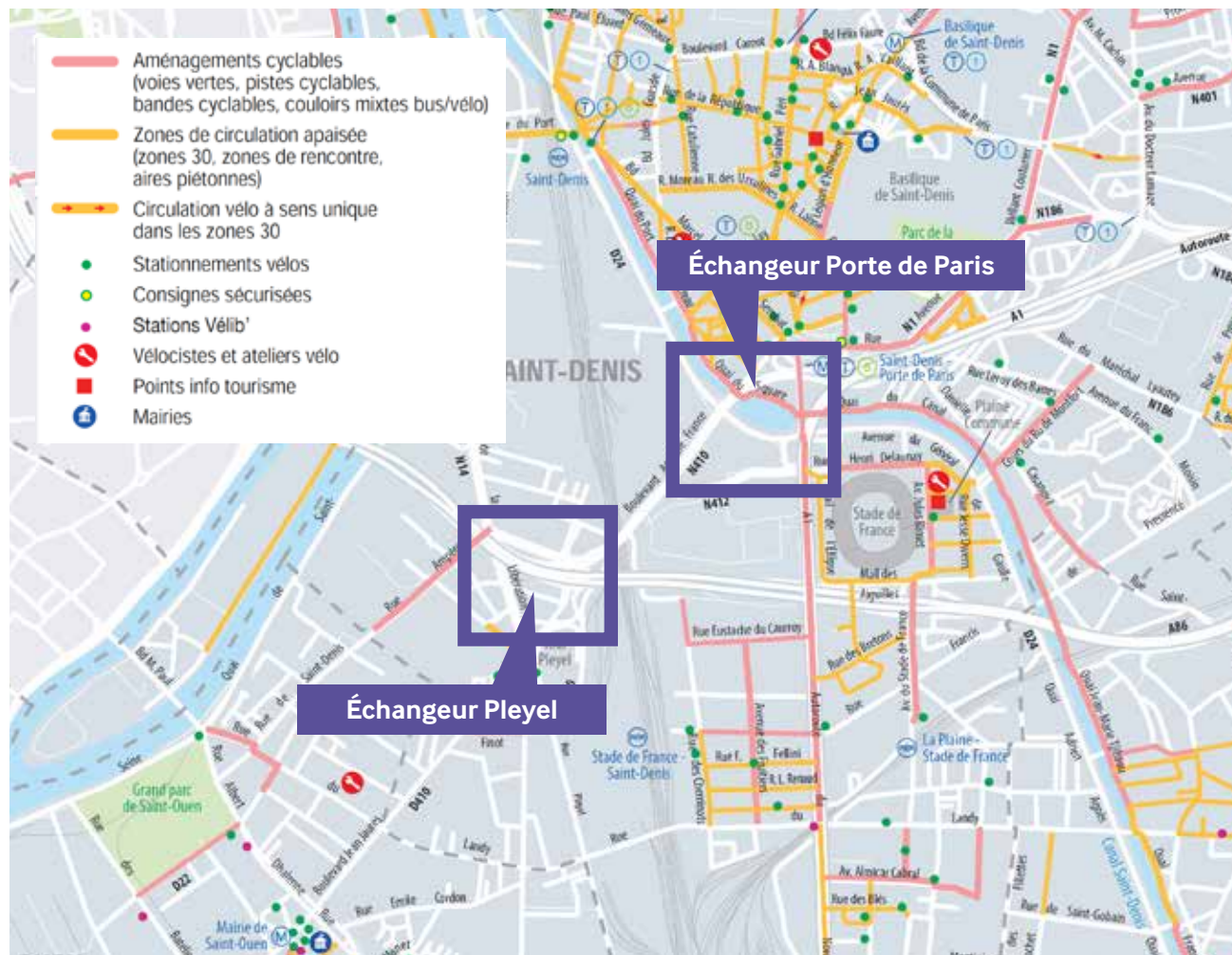
Un plan marche a également été engagé par Plaine Commune pour accompagner les nombreux déplacements effectués à pied sur le territoire.

Sa conception a permis d'identifier les itinéraires piétons très empruntés ou pertinents pour rejoindre des sites attractifs (gares, équipements publics...), ainsi que les difficultés rencontrées par les piétons dans leurs déplacements (trottoirs étroits ou encombrés, éclairage public non adapté, traversées difficiles ou dangereuses...).

Peu d'aménagements cyclables sont présents au niveau de l'échangeur de Pleyel. Plaine Commune souhaite en développer sur le boulevard Anatole France.

Ce dernier a également été identifié comme un itinéraire piéton très emprunté.

Le projet est compatible avec les projets locaux de développement des modes actifs.



▣ Figure 9 : Extrait du plan des aménagements cyclables existants ou en cours de réalisation (Plaine Commune)



Partie 3

Le Projet soumis à la concertation

LA FERMETURE DES BRETelles DE L'ÉCHANGEUR DE LA PORTE DE PARIS

L'engagement du projet d'aménagement de l'échangeur de Pleyel et la fermeture des bretelles de la Porte de Paris a été demandé par le Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche au Préfet de la région Île-de-France (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France) le 7 septembre 2015. Les études menées visent à évaluer l'opportunité et à définir les principales caractéristiques du projet.

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, ce qui nécessite la fermeture des bretelles de la Porte de Paris. Cette fermeture est un entrant du **projet de réaménagement de l'échangeur de Pleyel**.

La première conséquence de cette fermeture des bretelles sera **la suppression du trafic de transit qui passe de l'autoroute A1 à l'autoroute A86 sur le boulevard Anatole France**.

Cela offre des opportunités pour la requalification du Boulevard Anatole France portée par les partenaires du territoire. De plus, la fermeture définitive des bretelles permet le dégagement d'emprises rendant possible des projets locaux. La seconde conséquence est la nécessité de recréer, au

niveau de l'échangeur de Pleyel, les mouvements supprimés de et vers l'Est pour garantir la bonne desserte du territoire, notamment par les usagers qui emprunteront le barreau de liaison A1/A86 à La Courneuve.

Seules une bretelle de sortie de secours vers le réseau local, pour les cas d'urgences, et une voie de retournement (destinée aux forces de l'ordre, aux services de secours et aux services d'exploitation de la DiRIF) seront conservées.

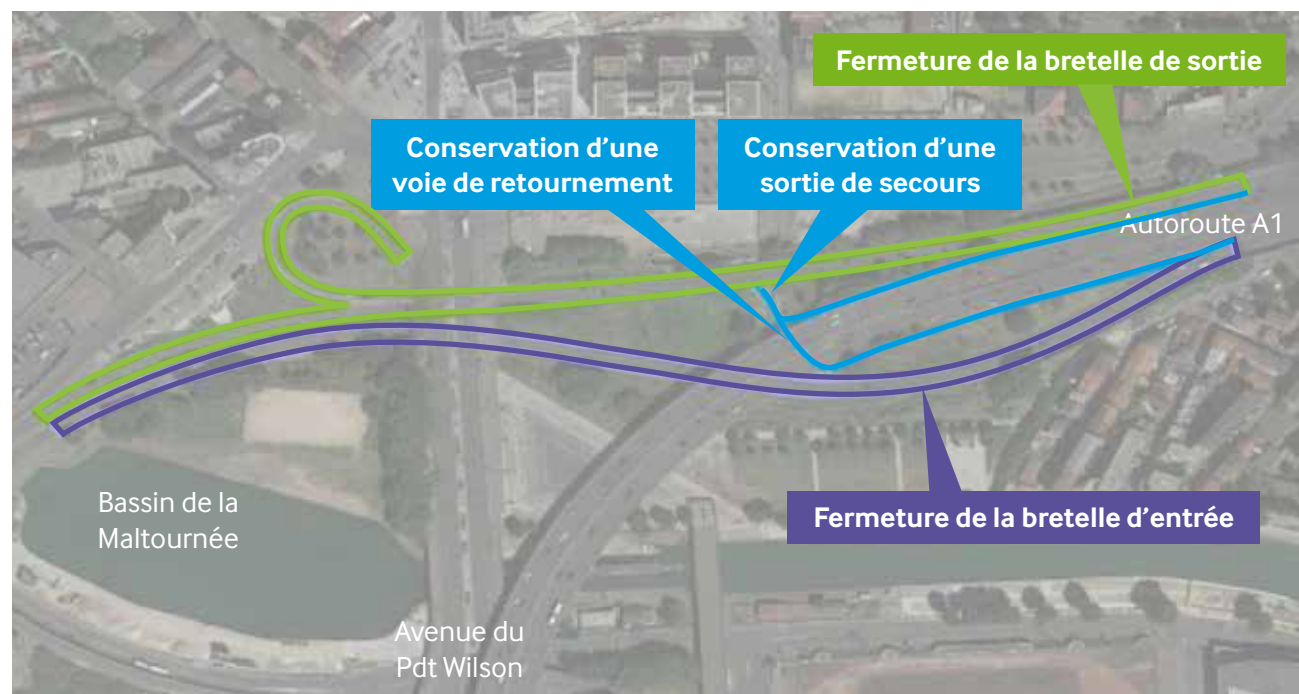


Figure 10 : Fermeture des bretelles de l'échangeur Porte de Paris

L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL

La recherche de solutions a débuté par l'étude des différentes options possibles pour chaque mouvement de circulation. Cela a conduit à l'élaboration de variantes issues des combinaisons des différentes options possibles pour chaque mouvement et des études de trafic au niveau des croisements des axes importants qui constituent des nœuds sensibles. Ces variantes ont été vérifiées en trafic et en géométrie notamment au niveau de ces nœuds sensibles.

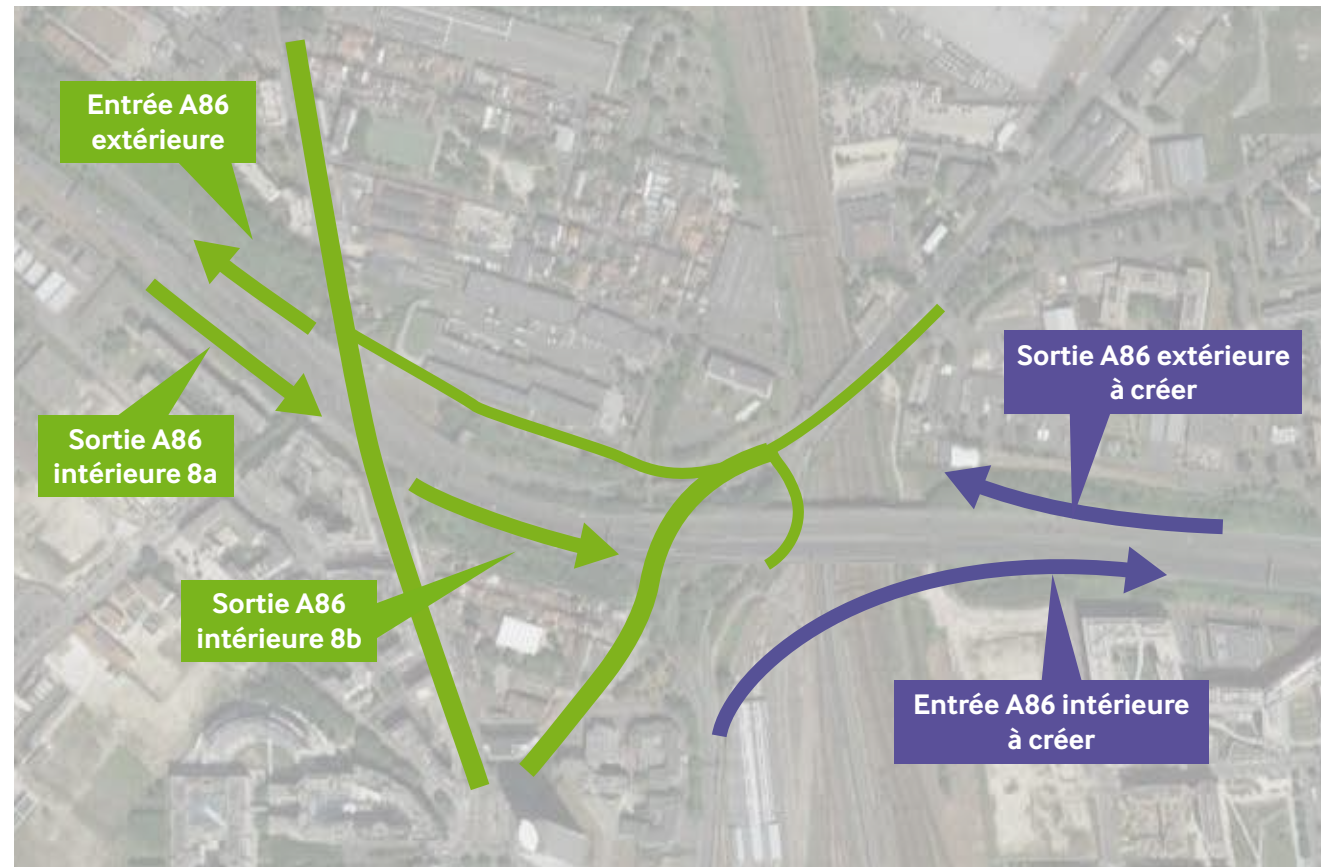


Figure 11 : Nœuds sensibles identifiés et mouvements à créer ou à reconfigurer

Les options d'aménagement étudiées

Sorties depuis l'A86 intérieure



Figure 12 : Étude de nouveaux scénarios en matière de sorties depuis l'A86 intérieure

Concernant les sorties depuis l'A86 intérieure, il y a actuellement deux sorties. Certaines variantes gardent les deux sorties et d'autres n'en conservent qu'une.

Sorties depuis l'A86 extérieure

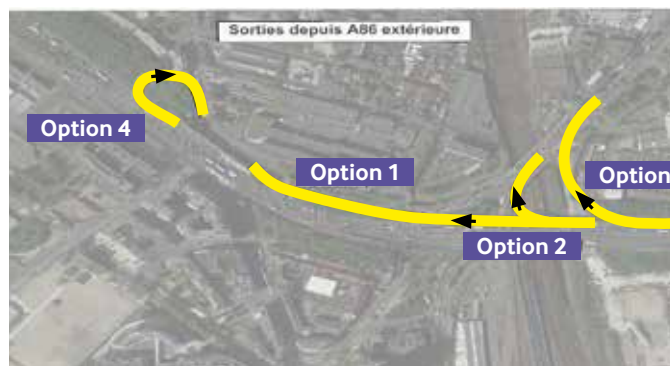


Figure 14 : Étude de nouveaux scénarios en matière de sorties depuis l'A86 extérieure

Concernant les sorties depuis l'A86 extérieure, il y a 4 options. Les options 2 et 4 ne sont pas réalisables en géométrie routière, elles ont donc été écartées.

Les options 1 et 3 ont été conservées :

- ▣ L'option 1 consiste à utiliser la sur largeur de l'A86 pour réaliser une bretelle de sortie ;
- ▣ L'option 3 consiste à créer une nouvelle sortie en amont des voies SNCF.

Entrées sur l'A86 intérieure



Figure 13 : Étude de nouveaux scénarios en matière d'entrées sur l'A86 intérieure

Concernant les entrées depuis l'A86 intérieure, il y a également 2 options :

- ▣ La variante « historique » avec l'utilisation des piles de pont construites au niveau des voies SNCF (option 1) ;
- ▣ L'utilisation de la sortie actuelle 8b de l'A86 et de la transformer en bretelle d'entrée sur l'autoroute (option 2). Cette option n'a pas été retenue car elle générerait un point dur en trafic au niveau de ce croisement sur le boulevard de la Libération avec la sortie 8a et l'entrée vers l'Est.

Entrées sur l'A86 extérieure

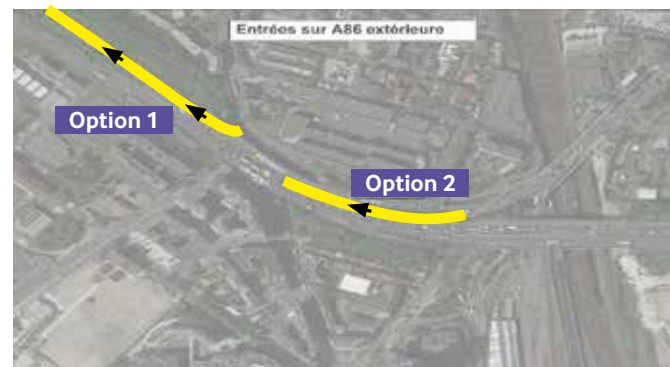


Figure 15 : Étude de nouveaux scénarios en matière d'entrées sur l'A86 extérieure

Concernant les entrées depuis l'A86 extérieure, il y a deux possibilités :

- ▣ garder l'existant (option 1) ;
- ▣ créer une entrée depuis la route de la Révolte (option 2).

LES VARIANTES DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE PLEYEL

Les constantes à chaque variante

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris est élément constant à toutes les variantes, de même que le complément de l'échangeur de Pleyel avec la création d'une entrée sur l'A86 et d'une sortie depuis l'A86, en direction du réseau local.

Seules les options viables pour assurer l'écoulement du trafic et correctes sur le plan de la géométrie routière ont été étudiées. Les variantes ont été optimisées pour simplifier la configuration des ouvrages, assurer leur insertion urbaine et paysagère et pour limiter l'emprise routière. Les variantes prennent en compte les déplacements cyclistes et piétons, ainsi que les transports collectifs. L'ensemble des variantes a été examiné sur le plan de la sécurité de tous les usagers au regard de la conception géométrique.

Les variantes

Quatre variantes sont présentées à la concertation : A, B, C et D

Une sous-variante commune aux variantes A, C et D porte sur la voie de liaison créée entre le boulevard Anatole France et le boulevard de la Libération.

Cette voie de liaison entre les deux boulevards est nécessaire car elle permet un bon fonctionnement en trafic de la zone, notamment en évitant la congestion au niveau du carrefour Pleyel.



Figure 16 : la famille A



Figure 18 : la famille C



Figure 17 : la famille B

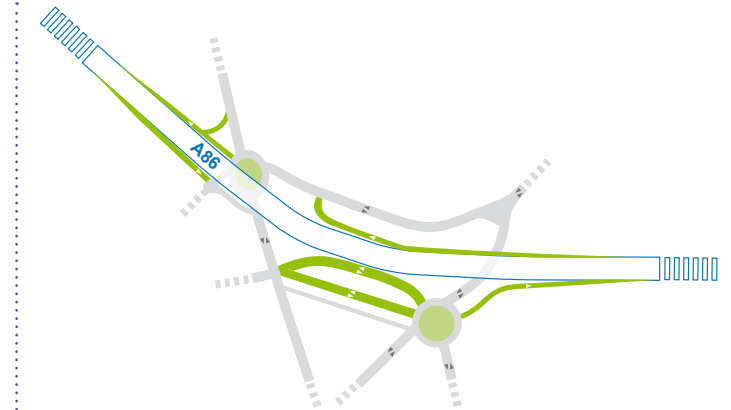
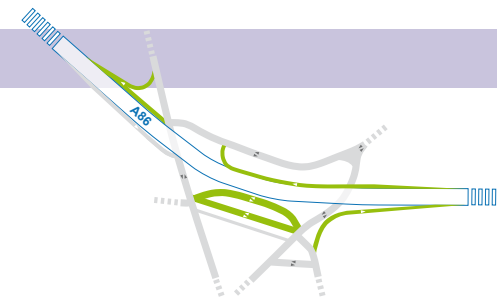


Figure 19 : la famille D

LA VARIANTE A

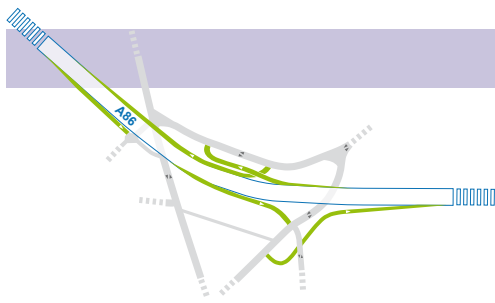


- 1 Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération
- 2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte et augmentation de la capacité de l'A86
- 3 Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis la rue Francisque Poulbot avec un pont au-dessus des voies SNCF
- 4 Démolition de la bretelle de sortie de l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France et suppression des ouvrages devenus inutiles
- 5 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies
- 6 Aménagement du boulevard de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche au niveau de l'échangeur
- 7 Aménagement du boulevard Anatole France à 2x2 voies au niveau de l'échangeur
- 8 Aménagement d'une voie de liaison située, entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France
- 9 Élargissement à 2 voies de la sortie 8a

Les carrefours seront gérés par feux.

Figure 20 : la variante A

L'OPTION ALTERNATIVE POUR CETTE VARIANTE EST PRÉSENTÉE PAGE 26



LA VARIANTE B

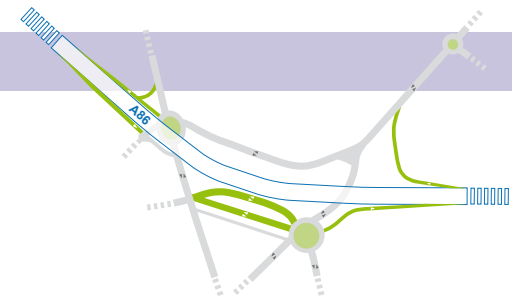
- 1 Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis la route de la Révolte
- 2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte avec un pont de franchissement de la bretelle d'entrée 1
- 3 Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France avec un pont au-dessus de la rue Poulbot et un pont de franchissement des voies SNCF
- 4 Modification de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France
- 5 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies aux extrémités et à 3+1 voies en partie centrale
- 6 Aménagement du bd de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche
- 7 Démolition et/ou condamnation des ouvrages devenus inutiles

Les carrefours sont gérés par feux.



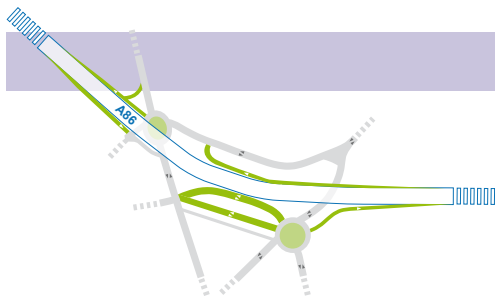
Figure 21 : la variante B

LA VARIANTE C



- 1 Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération
- 2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers le boulevard Anatole France à l'Est des voies SNCF avec la construction d'un pont pour maintenir l'accès à la zone d'activités et augmentation de la capacité de l'A86
- 3 Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le bd Anatole France et d'un pont de franchissement des voies SNCF
- 4 Démolition de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France et suppression des ouvrages devenus inutiles
- 5 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies
- 6 Aménagement du bd de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche
- 7 Mise en place d'un giratoire au croisement Libération/Révolte/bretelle d'insertion vers l'A86 extérieure
- 8 Aménagement du bd Anatole France à 2x2 voies
- 9 Création d'un Carrefour Anatole France/Révolte géré par feux
- 10 Aménagement d'une voie de liaison située entre le bd de la Libération et le bd Anatole France
- 11 Création d'un carrefour Libération/voie de liaison géré par feux
- 12 Mise en place d'un giratoire au croisement bd Anatole France / voie de liaison / rue Francisque Poulbot/bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure
- 13 Élargissement à 2 voies de la sortie 8a
- 14 Création d'un giratoire

Figure 22 : la variante C L'OPTION ALTERNATIVE POUR CETTE VARIANTE EST PRÉSENTÉE PAGE 26



LA VARIANTE D

- 1 Construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis le boulevard de la Libération
- 2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte et augmentation de la capacité de l'A86
- 3 Construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le bd Anatole France et d'un pont de franchissement des voies SNCF
- 4 Démolition de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure piquée sur le bd Anatole France et destruction des ouvrages devenus inutilisés
- 5 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies
- 6 Aménagement du bd de la Libération à 2x2 voies et mise en place de tourne-à-gauche
- 7 Mise en place d'un giratoire au croisement Libération/Révolte/bretelle d'insertion vers l'A86 extérieure
- 8 Aménagement du bd A. France à 2x2 voies
- 9 Carrefour bd A. France/Révolte géré par feux
- 10 Aménagement d'une voie de liaison située entre le bd de la Libération et le bd Anatole France
- 11 Carrefour Libération/barreau de liaison géré par feux
- 12 Mise en place d'un giratoire au croisement bd Anatole France/voie de liaison/rue Francisque Poulbot / bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure
- 13 Élargissement à 2 voies de la sortie 8a



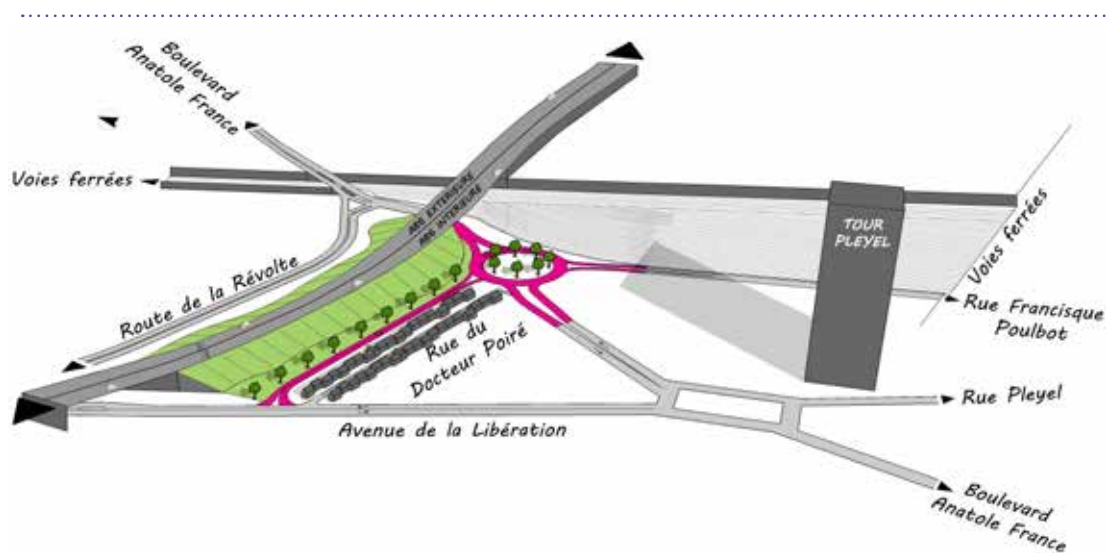
Figure 23 : la variante D

L'OPTION ALTERNATIVE POUR CETTE VARIANTE EST PRÉSENTÉE PAGE 26

L'option alternative commune aux variantes A, C et D : la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et Libération

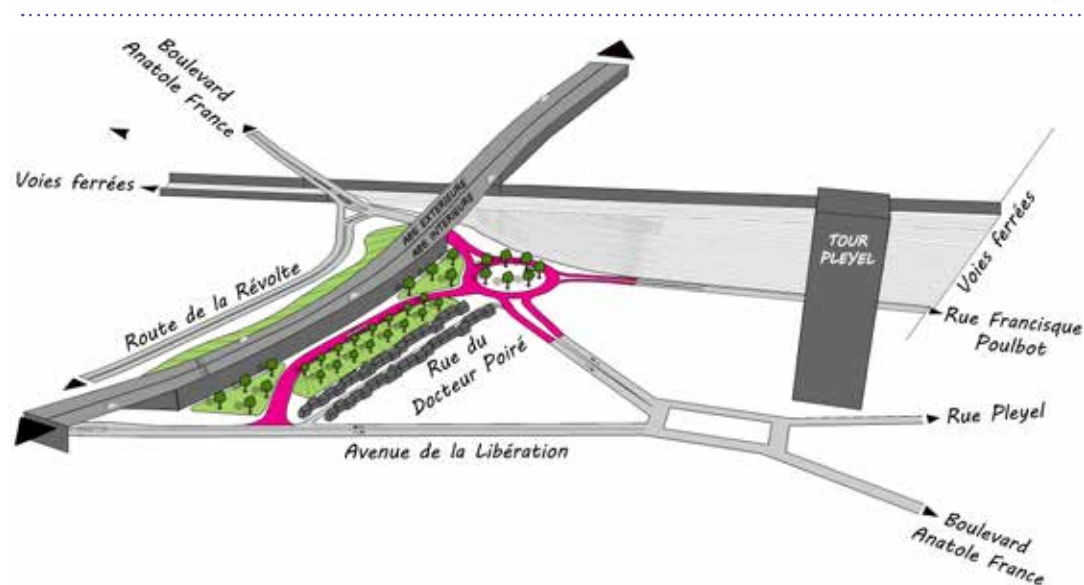
Cas n°1 : la voie de liaison se situe entre le talus existant de l'A86 et les habitations

Figure 24 : Voie de liaison proche des habitations (variantes A, C et D)



Cas n°2 : la voie de liaison se situe proche de l'A86

Figure 25 : Voie de liaison proche de l'autoroute (variantes A, C et D)



Scénario variante A'



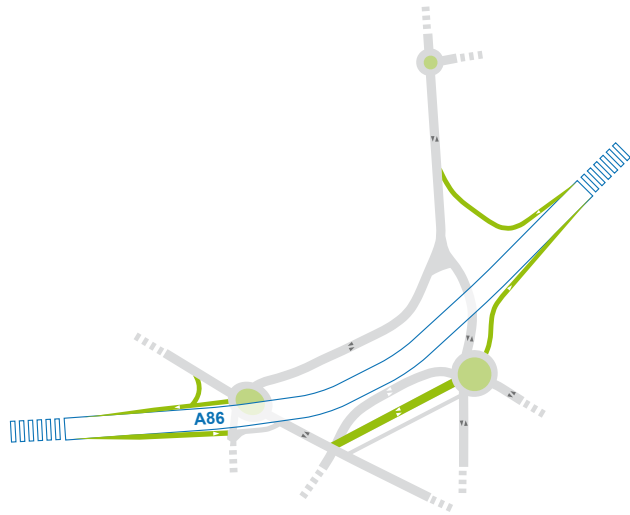
Scénario variante C'



Scénario variante D'



Mise en situation des variantes A', C' et D' de la voie de liaison entre les boulevards Anatole France et de la Libération

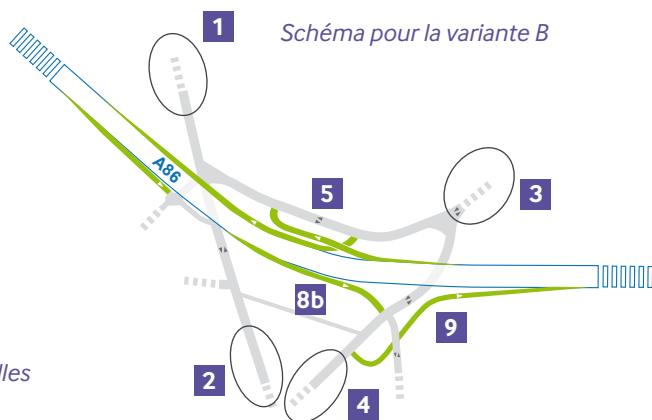
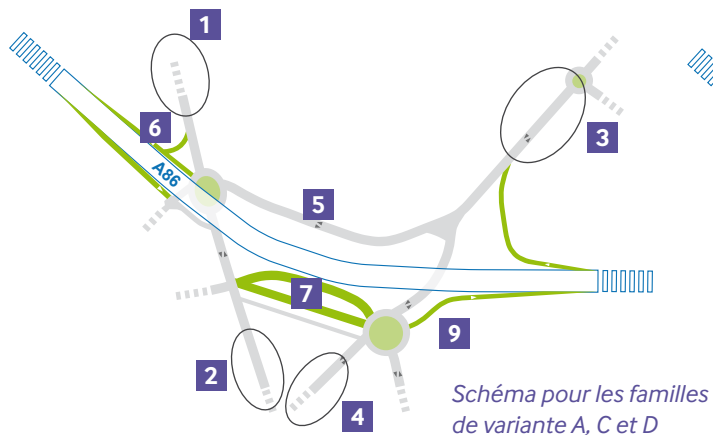


Estimation du trafic au fil de l'eau et avec l'aménagement des échangeurs

Le fil de l'eau correspond à la situation sans projet à l'horizon 2030.

Zones concernées	Situation actuelle (véh/h)		Fil de l'eau (véh/h)		Écart entre le fil de l'eau et les familles de variante							
	Matin	Soir	Matin	Soir	A		B		C		D	
					Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir	Matin	Soir
1 Boulevard de la Libération au Nord de l'échangeur (2 sens confondus)	1200	1100	1700	1100	-2%	+26%	+7%	+27%	-8%	+18%	-4%	+21%
2 Boulevard de la Libération au Sud de l'échangeur (2 sens confondus)	1100	1100	1600	1300	-6%	-42%	+11%	-15%	-11%	-38%	-10%	-39%
3 Boulevard Anatole France au Nord de l'échangeur (2 sens confondus)	4600	4300	4800	4350	-46%	-38%	-43%	-34%	-33%	-40%	-46%	-37%
4 Boulevard Anatole France au Sud de l'échangeur (vers le sud)	720	400	750	300	-41%	-17%	-9%	+123%	-22%	-21%	-52%	-7%
Boulevard Anatole France au Sud de l'échangeur (vers le Nord)*	En véhicules / h :				+450	+850	+550	+980	+220	+850	+380	+850

* Mise à double sens du boulevard A France



Les simulations mettent en avant que le trafic diminue sur le boulevard Anatole France dans toutes les variantes.

Les variations de trafic sur les autres axes du réseau local sont le reflet de la redistribution des flux propre à chaque variante. Au global, le projet induit une baisse de trafic dans la zone d'étude.

En ce qui concerne les voies reconfigurées lors de l'aménagement du système d'échangeurs, on notera que, lors des heures de pointe :

- la route de la Révolte **5** accueille 2000 à 2300 véhicules / heure (deux sens confondus) dans les variantes A et D et 1800 à 2000 pour les variantes B et C ;

- l'accès direct à l'A86 extérieure **6** depuis le boulevard de la Libération présent dans les variantes A, C et D accueille 700 véhicules / heure ;

- la nouvelle voie créée **7** entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France accueille environ 1000 véhicules (deux sens confondus) par heure dans les variantes A et D et environ 800 dans la variante C. Dans la variante B, la bretelle de sortie **8b** conservée accueille environ 1400 véhicules/heure ;

- la bretelle d'entrée sur l'A86 intérieure **9** depuis le boulevard Anatole France accueille entre 1300 et 1500 véhicules/heure le soir.

SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION DES VARIANTES

Des critères de comparaison ont été établis pour l'analyse des variantes

L'analyse menée ci-après ne porte pas sur les éléments communs à chacune des variantes du projet. Cela signifie notamment que les effets de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris ne sont pas intégrés dans l'analyse multicritères. Seuls les éléments qui permettent de discriminer les variantes y sont intégrés. Ce tableau d'analyse multicritères reflète la comparaison des variantes entre elles.

Pour mémoire, les principaux effets de la fermeture des bretelles de la Porte de Paris sont la diminution de trafic sur le boulevard Anatole France et ses conséquences en termes de bruit et qualité de l'air ainsi que la possibilité offerte aux projets locaux pour le requalifier en boulevard urbain.

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.
	Modes actifs	Le critère « modes actifs » quantifie la capacité des variantes du projet à permettre l'implantation d'aménagements dédiés aux modes actifs.
Milieux naturels	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.
Milieu humain et économique	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.
	Analyse socio-économique	« L'analyse socio-économique » permet de monétariser les effets du projet.
Cadre de vie des riverains	Air et santé	Le critère « air et santé », quantifie les émissions entre variantes.
	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.

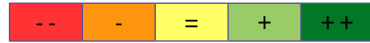
* Le coût prend en compte les deux composantes du projet : la fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le complément de l'échangeur de Pleyel.

* Ce 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.

		Familles de variantes						
		Famille A		Famille B	Famille C		Famille D	
		A	A'	B	C	C'	D	D'
INFRASTRUCTURE	Géométrie, sécurité et confort pour l'utilisateur	+	+	=	-	-	+	+
	Complexités techniques à la mise en œuvre et exploitation	+	=	=	-	--	=	-
DÉPLACEMENTS	Trafic sur le réseau national	=	=	+	=	=	=	=
	Trafic sur le réseau local	+	+	-	--	--	=	=
	Transports en commun	++	++	-	-	-	-	-
	Modes actifs	++	++	+	-	-	-	-
MILIEUX NATURELS	Corridors écologiques	+	=	+	++	+	+	=
PAYSAGE ET PATRIMOINE	Insertion paysagère	+	+	=	++	++	+	+
MILIEU HUMAIN ET ÉCONOMIQUE	Compatibilité avec les projets des acteurs locaux	++	++	-	--	--	-	-
	Analyse socio-économique	++	++	+	--	--	=	-
CADRE DE VIE DES RIVERAINS	Air et santé	+	+	=	+	+	+	+
	Niveau Sonore	=	=	=	=	=	=	=
	Modification visuelle au niveau des habitations	--	-	++	--	-	--	-
COÛT*		+	-	+	=	--	+	-
		85 M€	99 M€	82 M€	90 M€	105 M€	81 M€	96 M€

Échelle d'évaluation des critères :

Critère relativement moins bon que les autres



Critère relativement meilleur que les autres

	<p>Les variantes A et D apportent un bon niveau de confort et de sécurité à l'utilisateur.</p> <p>La variante C présente des bretelles très espacées, ce qui entraîne moins de lisibilité qu'un échangeur plus compact. De plus, elle a des caractéristiques qui sont proches des valeurs limites fixées dans les guides de conception.</p> <p>La variante B peut présenter un manque de lisibilité pour les automobilistes avec l'enchevêtrement des bretelles d'entrée et de sortie au Nord sur la route de la Révolte. Elle implique la limitation des gabarits sur la rue Poulbot.</p>
	<p>La variante B induit également un ouvrage supplémentaire et complexe au niveau de l'entrecroisement débouchant sur la route de la Révolte mais elle a l'avantage d'utiliser de nombreux ouvrages existants.</p> <p>Les variantes A', C' et D' possèdent un mur de soutènement complexe à réaliser pour remplacer le talus qui soutient l'A86.</p> <p>La variante C est relativement moins bonne que les autres du fait de la création d'une bretelle de sortie en amont des voies ferrées. Celle-ci apparaît comme un ouvrage complexe dans sa réalisation avec la voie prévue pour desservir la ZAC du Landy.</p>
	<p>La variante B permet de conserver les deux bretelles de sortie de l'A86 avec ainsi un bon écoulement des flux et offre un meilleur fonctionnement du réseau routier national.</p>
	<p>La variante la plus favorable en trafic pour le réseau local est la variante A. La variante B est celle qui allège le moins le trafic dans la zone. Les variantes C et D présentent des carrefours giratoires qui ne permettent pas de réguler aussi finement les flux de trafic que les carrefours à feux (variante A et B).</p> <p>La variante C présente une bretelle de sortie d'autoroute branchée au Nord du boulevard A.France, les usagers sortants de l'autoroute voulant se rendre vers le Sud sont contraints d'emprunter le boulevard A.France vers le Nord pour faire demi-tour en direction du Sud. C'est la variante qui décharge le moins le boulevard A.France.</p>
	<p>La variante A rend possible la libération d'emprises pour réaliser des aménagements spécifiques pour les bus sur les boulevards Libération et A. France au droit de l'échangeur.</p> <p>Pour les variantes C et D, les giratoires sont moins favorables aux potentiels aménagements pour les bus au droit de l'échangeur.</p> <p>La variante B avec une sortie d'autoroute directe sur le boulevard A.France nécessite le maintien d'une capacité suffisante pour écouler le flux sortant ce qui est moins favorable à l'implantation d'un aménagement spécifique pour les bus.</p>
	<p>La variante A offre la possibilité la plus favorable d'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons sur le boulevard A. France dans la zone de l'échangeur. La variante B permet également l'implantation de cheminements cyclables et piétons mais qui seraient dans un environnement moins apaisé (ouvrages en hauteur et nombres de voies de circulation routière plus importantes pour écouler le trafic de l'A86). Les giratoires présents sur les variantes C et D sont moins favorables avec la continuité des modes actifs.</p>
	<p>Des parcelles sont identifiées comme corridors écologiques continus ou discontinus par le Schéma Directeur des Espaces Publics (SDEP) de Plaine Commune. Les délaissés autoroutiers sont moins morcelés sur les variantes A, C et D que les variantes A', C' et D', ce qui est donc favorable à l'établissement d'une trame verte.</p> <p>Les variantes A, C et D présentent moins d'infrastructures dénivelées.</p> <p>La variante B comprend la superposition des ouvrages d'art avec l'entrecroisement des bretelles d'entrée et de sortie d'A86 extérieure et un ouvrage en superposition sur rue Poulbot ce qui complique l'insertion dans le paysage.</p> <p>La variante C est relativement épurée et comprend une bretelle de sortie d'A86 extérieure longeant le faisceau ferré de Gare du Nord et offre plus de possibilités d'intégration dans le paysage.</p>
	<p>La variante A est compatible avec les projets locaux de pacification du boulevard Anatole France, de développement des modes actifs et de transports collectifs, de desserte de la ZAC Landy-Pleyel et de libération d'espaces publics aménageables.</p> <p>Les variantes B, C et D sont moins favorables à la libération d'espaces publics et la mise en place d'aménagements dédiés pour les transports collectifs. De plus, la variante C est peu compatible avec le projet de la ZAC Landy-Pleyel.</p>
	<p>La meilleure rentabilité est pour la variante A, qui a une VAN SE / € investi supérieure à 1,5 puis pour les variantes A' et B la VAN SE / € investi est proche de 1. Viens ensuite les variantes D et D' avec 0,84 et 0,6. Enfin, les variantes de la famille C avec une VAN SE / € investi négative.</p>
	<p>L'ensemble des variantes améliore par rapport au fil de l'eau en moyenne de 20% la qualité de l'air dans la zone du projet. Ce bilan est à nuancer légèrement pour la variante B qui est moins favorable concernant l'émission des particules fines (PM10).</p>
	<p>L'ensemble des variantes amène le même niveau de protection acoustique sur l'ensemble du secteur, notamment grâce aux protections acoustiques qui seront intégrées aux différentes variantes.</p>
	<p>Les variantes A, C et D créent une nouvelle voie entre les boulevards de la Libération et Anatole France qui modifie le visuel. Les variantes A', C' et D' éloignent le plus possible cette voie des habitations et donc sont plus favorables.</p> <p>La variante B est celle qui conserve davantage l'existant et modifie donc moins le visuel pour les riverains.</p>
	<p>Les différences de coûts entre les variantes A', C' et D' et respectivement A, C et D sont dues à la présence d'un mur de soutènement en lieu et place du talus actuel soutenant l'A86.</p>

Bilan socio-économique

Pour ce type de projet d'infrastructure, il est réalisé ce que l'on appelle un bilan socio-économique.

Celui-ci vise à mesurer l'intérêt du projet pour la Collectivité dans son ensemble (État, riverains, usagers de la route...) en donnant un coût monétaire à l'ensemble des avantages et inconvénients du projet, sur toute la durée de vie de l'infrastructure.

Il s'agit d'additionner d'une part les coûts dus au nouveau projet (coût d'investissement, coûts d'entretien et d'exploitation), et d'autre part des effets comme les gains de temps, gains de confort ou de sécurité, le gain ou le surcoût de pollution ou de bruit, auxquels on donne un prix à l'aide de valeurs définies par l'État.

L'objectif du bilan est de calculer deux indicateurs principaux :

▣ la « valeur actualisée nette socio-économique » (VAN-SE) créée par le projet, en comparant une situation sans projet (dite « option de référence ») à la situation avec projet (dite « option de projet »). Si la VAN-SE est positive, cela signifie que les avantages attendus pour la collectivité sur la durée de vie de l'infrastructure sont supérieurs aux coûts. Inversement, une VAN-SE négative traduit le fait que les coûts sont supérieurs aux avantages attendus. La pondération adoptée, fixée par le cadre réglementaire décrit précédemment, représente la valeur relative des effets les uns par rapport aux autres.

▣ la « valeur actualisée nette socio-économique par euro investi » (VAN-SE/€ inv). Cet indicateur vise à exprimer l'effet de levier de l'investissement sur l'économie. Il traduit le bilan du projet pour la collectivité rapportée à l'investissement (c'est-à-dire l'impact d'un euro investi sur la collectivité).

Le tableau suivant présente les résultats du bilan socio-économique pour chaque variante :

	Variante A	Variante A'	Variante B	Variante C	Variante C'	Variante D	Variante D'
VAN-SE*	133 M€	119 M€	78,4 M€	-8 M€	-22 M€	71 M€	57 M€
VAN-SE/€inv*	1.52	1.18	0.96	-0.08	-0.2	0.84	0.6

* en € 2015



Partie 4

Les effets qui découlent du projet

UN APAISEMENT DE LA CIRCULATION SUR LE BOULEVARD ANATOLE FRANCE PERMETTANT SA REQUALIFICATION URBAINE



Avec la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, le trafic de transit entre l'A86 et l'A1 **qui passait par le boulevard Anatole France sera supprimé de l'axe.**

De plus, les échanges entre le réseau local et l'A1 seront déplacés soit vers l'échangeur de Pleyel, soit en amont de l'actuelle sortie vers le boulevard Anatole France. Cela représente une suppression de 40% à 50% du trafic qui circule actuellement sur le boulevard.

Cette **diminution significative de trafic**, laisse place à des **opportunités d'aménagements urbains** tels que des cheminements cyclo-piétons, des aménagements paysagers ou encore des potentielles voies bus dédiées.

UN PROJET QUI MODIFIE PEU LES CIRCULATIONS SUR L'A1 ET L'A86

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris et le complément de l'échangeur de Pleyel modifient les schémas de circulation actuels en supprimant et en créant des connexions entre les différents axes locaux et nationaux. Ces modifications permettront une répartition différente des flux de trafic sur le territoire.

Lors de l'élaboration des variantes, une attention particulière a été portée sur les études de trafic de façon à ce que la circulation ne soit pas dégradée sur les axes A1 et A86.

UNE AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DU QUARTIER PLEYEL

Le secteur de Pleyel est un territoire dynamique dont les projets d'aménagement seront créateurs de logements et d'activités économiques. En complémentarité avec l'offre en transport en commun existante et en développement, la

modernisation de l'échangeur, en créant de nouveaux accès au réseau routier national, contribuera à l'amélioration de la qualité de la desserte du secteur.

LA LIBÉRATION DU FONCIER DE LA PORTE DE PARIS

La surface actuellement occupée par les bretelles d'entrées sur l'A1 et de sortie vers le Boulevard Anatole France ou la RN1 depuis l'A1 au niveau de la Porte de Paris représente 7 hectares.

La fermeture des bretelles autoroutières du secteur représente **une opportunité** pour l'aménagement urbain des quartiers de la Porte de Paris.

En effet, elle pourrait permettre, à terme, de libérer de l'emprise et de modifier l'occupation du sol actuelle.

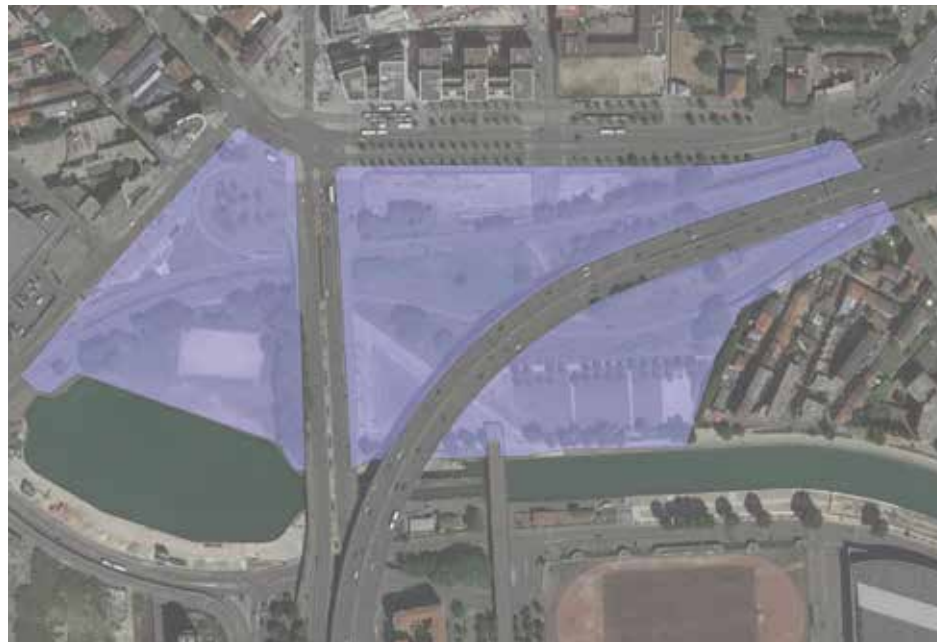


Figure 26 : Modification de l'occupation du sol dans le cadre du projet de la Porte de Paris

UNE ATTENTION PARTICULIÈRE À PORTER SUR L'AMBIANCE ACOUSTIQUE ET L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

AMBIANCE ACOUSTIQUE

Les aménagements prévus permettront de respecter les seuils d'exposition au bruit prévus par la réglementation.

INSERTION PAYSAGÈRE

Au niveau des deux secteurs Porte de Paris et Pleyel, la problématique de l'insertion paysagère est importante car le territoire se compose de juxtaposition de zones d'activités, d'habitations et d'infrastructures de transports favorisant l'enclavement. La création de nouveaux échanges aux abords du Carrefour Pleyel offre des opportunités de réaménagements pour intégrer au mieux l'infrastructure dans le paysage et la rendre le moins perceptible possible pour les habitants



Comment le son se mesure-t-il ?

L'unité de mesure du son est le décibel (dB). Il se mesure avec un sonomètre. Le décibel est une unité de mesure fixe, telle que le gramme ou encore le mètre, mais sa définition est liée à la perception par l'oreille humaine : c'est la «pondération A», dont le symbole est dB(A). La pondération A tient fortement compte des fréquences auxquelles l'oreille humaine est sensible (les sons médiums), et peu des fréquences auxquelles l'oreille est peu sensible (les sons graves). Seules les variations de bruit de plus de 3 dB sont perceptibles par l'oreille humaine.

Le critère d'ambiance sonore est défini dans l'Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et il est repris dans le paragraphe 5 de la Circulaire du 12 décembre 1997 qui concerne la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du Réseau Routier National.

Une zone est dite d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant de 6h-22h est inférieur à 65 dB(A) et celui de 22h-6h est inférieur à 60 dB(A).

Dans le cas où une zone respecte le critère d'ambiance sonore modérée seulement pour la période nocturne, c'est le niveau sonore maximal de 55 dB(A) qui s'applique sur cette période. Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats.



Partie 5

La Concertation

LA CONCERTATION

La concertation sur l'opération d'aménagement des échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1) à Saint-Denis se déroulera du 20 novembre au 22 décembre 2017.

Qu'est-ce qu'une concertation ?

La concertation est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Elle s'inscrit dans le cadre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme.

La DiRIF, en collaboration avec les partenaires du territoire, organise la concertation pour :

- ▣ 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 suite à la concertation pour des solutions partagées.



Un garant pour la concertation

M. Jean-François HELAS accompagnera la DiRIF lors de la concertation. Il veillera au bon déroulement de la concertation et à la qualité et la sincérité des informations diffusées. Il s'assure de la bonne information du public, en veillant notamment au bon dimensionnement de la publicité faite pour annoncer la concertation et ses modalités. Il s'assure enfin de la bonne restitution des expressions du public.

M. Jean-François HELAS établira un bilan du garant qui sera annexé au bilan du maître d'ouvrage.

- ▣ Le mail du garant jean-francois.helas@garant-cndp.fr

Les rendez-vous de la concertation



POUR VOUS INFORMER

- ▣ L'exposition à la mairie de Saint-Denis
- ▣ Le site internet : www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr
- ▣ Le dossier de concertation disponible sur le site internet, en mairie de Saint-Denis et à Plaine Commune



POUR VOUS EXPRIMER

- ▣ Par courrier électronique : echangeurs.pleyelportedeparis.dirif@developpement-durable.gouv.fr
- ▣ Par voie postale : DiRIF/SMR/DMRNO
21/23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15
- ▣ Les registres disponibles à Saint-Denis : en mairie, 2 place du Caquet à Plaine Commune, 21 avenue Jules Rimet
- ▣ Les réunions publiques de la concertation



RÉUNIONS PUBLIQUES À SAINT-DENIS

- ▣ **Jeudi 23 novembre**
À partir de 18h30 à l'école Anatole France, Passage de la Harpe
- ▣ **Mardi 28 novembre**
À partir de 18h30 au Groupe scolaire La Roseraie-Chambrun, 47 Rue Pinel
- ▣ **Jeudi 14 décembre**
À partir de 18h30 à l'école Anatole France, Passage de la Harpe

ATELIERS

- ▣ **29 novembre après-midi**
Un atelier sur le secteur de la rue du Docteur Poiré
- ▣ **2 décembre matin**
Un atelier sur le secteur du Boulevard Anatole France

QUE VA-T-IL SE PASSER À L'ISSUE DE LA CONCERTATION ?

Les expressions recueillies lors de la concertation vont contribuer à éclairer la DiRIF sur les suites à donner au projet, notamment sur le choix de la variante d'aménagement de l'échangeur de Pleyel. Ce projet fera l'objet d'études détaillées avant d'être présentée une nouvelle fois au public, lors de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le bilan de la concertation

Un bilan sera rédigé à l'issue de la concertation. Ce document rendra compte des échanges et des avis exprimés durant cette phase. Il sera utilisé par le maître d'ouvrage pour décider des conditions de poursuite du projet. Ce bilan sera rendu public et mis à disposition sur le site internet de la DiRIF.

Les études techniques

Sur la base des enseignements du bilan, si le projet est poursuivi, les études de détail relatives à la variante retenue seront engagées, afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet ainsi que les modalités de réalisation des travaux en maintenant les circulations.

L'ensemble des autres procédures sera mené.

Parmi les principales procédures, peuvent être citées :

- ▣ L'enquête parcellaire et la procédure d'expropriation, le cas échéant ;
- ▣ La procédure Loi sur l'eau au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- ▣ L'archéologie préventive ;
- ▣ La saisine de l'autorité environnementale.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

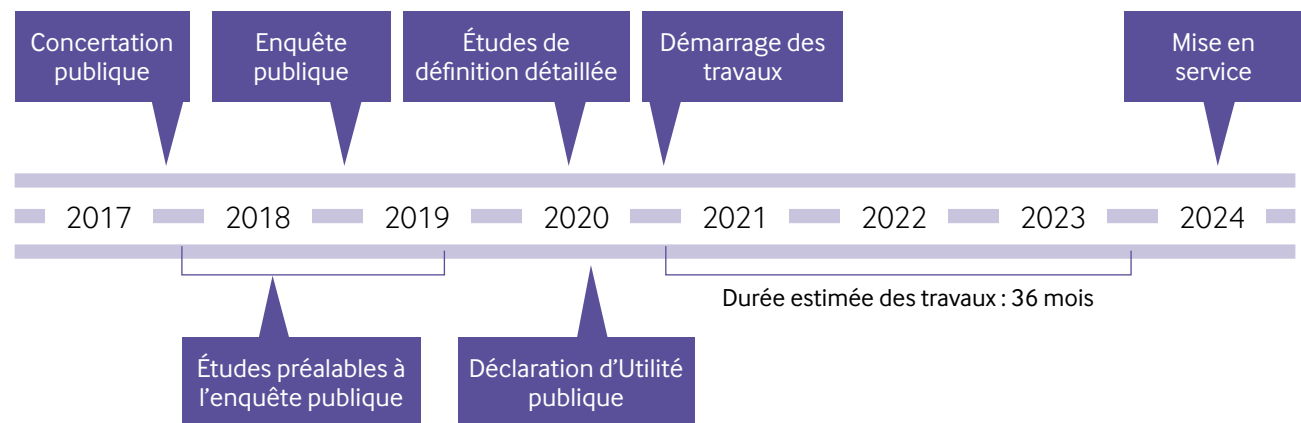
Le Maître d'Ouvrage réalise une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour présenter au public les caractéristiques techniques précises de l'ouvrage, leurs impacts et les mesures mises en œuvre pour les limiter. L'enquête vise notamment à démontrer que les avantages du projet pour la collectivité excèdent les coûts et nuisances liés. Cette enquête est réalisée sous l'égide d'un commissaire-enquêteur ou d'une commission d'enquête, garantissant la bonne prise en considération de l'ensemble des observations.

Elle fait ensuite l'objet d'un rapport d'enquête et se clôture par un avis du commissaire-enquêteur, concernant la Déclaration d'Utilité Publique du projet.

La Déclaration d'Utilité Publique si nécessaire

Si elle est prononcée, la DUP le sera par le Préfet et elle conférera au projet un statut d'intérêt général collectif qui s'impose à l'intérêt individuel.

Le calendrier envisagé pour la suite du projet



LES ACTEURS DU PROJET

Le maître d'ouvrage

Le projet est porté par la Direction des Routes d'Île-de-France, 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.



Le Maître d'Ouvrage est celui qui décide de la réalisation du projet.

Il est le propriétaire de l'ouvrage ou commanditaire des travaux (État, Collectivités, entreprises publiques, Maître d'Ouvrage privé). Il est responsable de sa mise en œuvre et mobilise tous les moyens nécessaires à son aboutissement.

Les partenaires

Plaine Commune, le **Département de la Seine-Saint-Denis** et la **ville de Saint-Denis** sont les partenaires de la DiRIF lors des différentes réunions.

Plaine Commune, est un Établissement Public Territorial (EPT) situé en Seine-Saint Denis et regroupant 9 communes : Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse.



C'est l'un des dix pôles de développement du Grand Paris, considéré à ce titre comme le Territoire de la Culture et de la Création.

Les compétences de Plaine Commune sont notamment : le développement urbain et social (dont la rénovation urbaine et la politique de ville), le développement économique et l'emploi, l'espace public (dont les déplacements), la culture et le sport.

Le Département de la Seine-Saint-Denis participe à l'amélioration du cadre de vie sur les thématiques de l'aménagement, de l'eau et de l'assainissement, de l'environnement, de l'habitat et du logement et enfin des transports et des déplacements.



C'est sur le territoire communal de la **Ville de Saint-Denis** que prend place le projet.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE ET
INTERDÉPARTEMENTALE
DE L'ÉQUIPEMENT
ET DE L'AMÉNAGEMENT
ÎLE-DE-FRANCE

DiRIF