

Aménagement des Échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

Synthèse de la réunion publique de restitution du 27/03/18

Intervenants

DiRIF

Alain MONTEIL, Directeur de la DiRIF

Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur

Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord-Ouest

Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations

Territoire

Patrick BRAOUEZEC, Président de Plaine Commune

Michel RIBAY, Maire adjoint délégué au quartier Pleyel / Confluence / Porte de Paris et Air, Climat, Énergie, Ville de Saint-Denis

Essaïd ZEMOURI, Vice-président, insertion urbaine des infrastructures autoroutières, Plaine Commune

Matthias POIGNAVENT, Chargé de mission au sein de la Direction des espaces publics, Plaine Commune

Bureau d'études

Hélène MAILLE, Responsable d'activité, SEGIC Ingénierie

Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant

Début de la réunion à 18 h 50.

53 personnes ont participé à cette réunion.

Mot d'accueil de Monsieur RIBAY

M. RIBAY rappelle l'ancienneté du projet de complétude de l'échangeur Pleyel et de fermeture des bretelles de l'échangeur de la Porte de Paris, contractualisé par le Contrat de Développement Territorial signé en janvier 2014 entre l'État et la Communauté d'agglomération. Selon lui, le projet porté par la DiRIF est une opportunité qu'il faut saisir pour accompagner l'évolution du tissu urbain et des modes de déplacement.

M. RIBAY tient à saluer la qualité des échanges et de la participation des habitants lors de la concertation et de la poursuite du dialogue au premier trimestre 2018, et souligne

aussi la qualité des interventions du garant. M. RIBAY évoque par ailleurs l'investissement du maître d'ouvrage qui a su faire évoluer le projet en prenant le plus possible en compte les attentes des habitants mobilisés. Il sollicite néanmoins la participation de l'État sur la requalification du boulevard Anatole France et demande à ce qu'une étude sur l'insertion urbaine des autoroutes soit effectuée pour limiter les fractures urbaines sur le territoire.

Michel RIBAY conclut en rappelant l'objet de la réunion concernant la restitution du travail d'analyse des variantes proposées par les riverains et les optimisations apportées aux variantes initiales présentées par la DiRIF lors de la concertation publique.



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

DiRIF

1. Le rappel des objectifs du projet

Alain MONTEIL rappelle que lors de la concertation réglementaire, la maîtrise d'ouvrage s'est engagée à poursuivre le dialogue avec les riverains, ce à travers deux ateliers de travail qui ont eu lieu les 21 janvier et 8 mars et une réunion de restitution. La réunion de ce jour permet donc de restituer le travail réalisé avec les territoires et les habitants tout au long de cette phase de poursuite du dialogue.

Nathalie DEGRYSE rappelle ensuite les objectifs du projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris :

- ▣ offrir les conditions optimales de circulation à la fois sur le réseau des autoroutes A86 et A1, mais aussi sur les axes locaux ;
- ▣ améliorer les conditions de desserte du secteur de Pleyel, secteur qui est en pleine mutation ;
- ▣ répondre aux conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers : les automobilistes, mais aussi les modes actifs, les VTC, les transports collectifs ;
- ▣ insérer le projet dans son environnement et son contexte (aspects paysagers, projets urbains du territoire) ;
- ▣ prévoir le développement des transports en commun et des modes actifs (piétons et cycles), notamment sur le boulevard Anatole France.

2. L'analyse des variantes citoyennes E et B'

Lors de la concertation, le collectif « Pleyel à venir » a présenté deux variantes alternatives aux variantes proposées par le maître d'ouvrage, appelées variantes E et B'. Ces variantes ont fait l'objet d'une première analyse à l'occasion de la réunion du 14 décembre 2018. À l'issue de la concertation réglementaire, la DiRIF s'était engagée à compléter cette analyse lors de la phase de poursuite du dialogue.

Nathalie DEGRYSE rappelle que le travail d'analyse des variantes citoyennes avait pour objectif d'examiner leur compatibilité avec les objectifs du projet et d'analyser leur faisabilité technique du point de vue de leur géométrie et de leur impact sur le trafic, avec un niveau de détail équivalent à celui des variantes initialement présentées.

Variante E

Jean-Baptiste MOTTE présente l'analyse géométrique de la variante E, faite au regard du guide de conception routière.

Cette variante est réalisable en termes de géométrie mais pose des problèmes d'acquisition foncière aux abords des terrains identifiés pour la ZAC du Landy. L'emprise de la sortie de l'A86 depuis l'Est sur une partie du projet du Centre Aquatique Olympique est elle aussi problématique¹. En l'état, cette solution d'aménagement est donc jugée peu compatible avec ces deux projets. Un habitant estime que ces points de blocage pourraient être surmontés si les différents acteurs du territoire engageaient un dialogue à ce sujet.

Par ailleurs, la DiRIF revient sur les aménagements du boulevard Anatole France qui est en partie fusionnée avec la rue Poulbot, permettant notamment de dégager un espace autour de cette zone pour de potentiels aménagements paysagers qualitatifs. Jean-Baptiste MOTTE rappelle que la proposition qui consistait à raccorder la rue Poulbot au sud de Pleyel est impossible étant donné la présence du poste d'aiguillage SNCF, dont le déplacement n'est pas envisageable dans le cadre du projet.

Les études de trafic ont révélé une complexification de la circulation sur le secteur, avec notamment une saturation de l'ensemble des carrefours qui gravitent autour de la RN1, dont le carrefour rue Jules Saulnier / RN1². Jean-Baptiste MOTTE évoque aussi un effet de raccourci pour les usagers qui sortent de l'A1 depuis Paris et qui cherchent à rejoindre l'A86 Ouest. La DiRIF précise que plusieurs études et optimisations ont été tentées mais qu'elles n'ont pas permis d'aboutir à une solution fonctionnelle en termes de trafic sans recréer une nouvelle liaison Est-Ouest à l'instar des variantes des familles A, C et D initialement présentées.

En conclusion, Jean-Baptiste MOTTE souligne que la variante E est faisable en géométrie mais n'est pas viable en trafic. Les études menées révèlent que cette variante est trop impactante concernant le trafic sur la RN1 et ne permet pas d'assurer une bonne desserte du secteur Pleyel.

Variante B'

Jean-Baptiste MOTTE explique que la variante B' est fonctionnelle en géométrie puisqu'elle est une combinaison des propositions initiales. Elle reprend effectivement la sortie depuis l'A86 Est vers le réseau local par une bretelle de sortie sur le Boulevard Anatole France à l'Est du faisceau

1. Lors de l'atelier du 23 janvier 2018, Plaine Commune alertait 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.

2. Lors de l'atelier du 23 janvier 2018, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, expliquait également, sur la base d'expérimentations réalisées sur un carrefour similaire, que 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.

ferré SNCF, ainsi que l'insertion sur l'A86 vers l'ouest depuis la route de la Révolte.

Jean-Baptiste MOTTE rappelle que les études de trafic réalisées pour la variante B' ont montré une gestion problématique des flux au niveau du carrefour route de la Révolte / boulevard Anatole France et du carrefour route de la Révolte / boulevard de la Libération. En effet, ces deux carrefours affichent une réserve de capacité insuffisante. La DiRIF conclut donc que, tout comme la variante E, la variante B' n'est pas viable du point de vue de la gestion du trafic.

Conclusions communes pour l'analyse des variantes E et B'

La DiRIF rappelle que la sortie 8a des variantes citoyennes modifie le plan de circulation avec la mise à sens unique de la rue Ampère, du boulevard de la Libération depuis la place Pleyel et la mise à sens unique d'une section sous l'A86 depuis la sortie 8a. Outre, la question de la modification des plans de circulation du réseau de transport en commun, cette configuration présente une réserve de capacité insuffisante pour garantir le fonctionnement du carrefour en sortie d'autoroute, entraînant une remontée de file sur l'A86, ce qui constitue un problème de sécurité majeur pour les usagers.

La DiRIF explique que pour garantir le bon fonctionnement de l'échangeur Pleyel, il est nécessaire de :

- ☒ soit conserver les deux sorties depuis l'A86 intérieure ;
- ☒ soit, si l'on conserve une seule sortie, de réaliser une nouvelle voie de liaison Est-Ouest pour décharger les différents carrefours.

Ce constat revient donc aux principes proposés par le maître d'ouvrage les variantes initiales.

3. L'analyse des variantes optimisées du maître d'ouvrage

Rappel des principes d'optimisation retenus

Emmanuelle LE ROY rappelle les principes d'optimisation des variantes initiales qui ont été retenus :

- ☒ Éloigner les infrastructures des zones habitées afin de limiter le plus possible les nuisances visuelles et acoustiques ;
- ☒ Optimiser l'espace public pour l'aménagement qualitatif des espaces verts ;
- ☒ Optimiser le fonctionnement de l'infrastructure et son intégration dans le paysage.

Variante A' optimisée

La DiRIF rappelle que, comme les familles de variantes A, C et D, une voie de liaison entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France doit être créée pour garantir un fonctionnement en trafic optimal étant donné la présence d'une seule sortie depuis l'A86 sur le réseau local. Emmanuelle LE ROY explique que le tracé de cette voie de liaison a été décalé au maximum vers l'A86 y compris au niveau de l'extrémité Ouest, entraînant 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.

Concernant la bretelle d'accès vers l'Ouest, cette dernière a été retracée de façon à l'éloigner le plus possible des habitations du quartier Meissonnier, donnant à cette bretelle un caractère plus urbain qu'autoroutier.

Pour faire suite aux demandes faites par les habitants, la DiRIF présente plusieurs perspectives 3D.

Variante B optimisée

Emmanuelle LE ROY rappelle que, contrairement aux familles de variantes A, C et D, la variante B possède deux sorties depuis l'A86. De ce fait, la voie de liaison entre le boulevard de la Libération et le boulevard Anatole France n'est pas nécessaire. Néanmoins, la sortie 8b a été reprise pour conserver au maximum le talus et optimiser l'espace public aménageable qualitativement. Par ailleurs, l'ouvrage d'art qui limitait le gabarit de la rue Poulbot a pu être supprimé grâce à un nouvel aménagement du carrefour, améliorant ainsi l'insertion urbaine du projet et facilitant le développement des transports en communs. Le boulevard Anatole France a pu être décalé vers l'Est pour dégager le maximum d'emprise et éloigner les infrastructures des habitations.

Pour faire suite aux demandes de modélisation 3D faites par les habitants lors des précédents ateliers, Jean-Baptiste MOTTE présente une maquette numérique 3D de la variante B optimisée. Jean-François HELAS, garant de la concertation souligne que le fait d'arriver à avoir une modélisation 3D à ce stade des études, en phase de concertation, est assez rare et salue ainsi le travail du maître d'ouvrage.

4. La prise en compte du développement des modes actifs de déplacement

Un habitant souhaiterait avoir accès à une modélisation 3D de la passerelle piétonne pour se faire une idée de l'accessibilité et de l'insertion de ce franchissement. Emmanuelle LE ROY précise que les études ne sont pas suffisamment avancées à ce stade de concertation pour pouvoir présenter une

telle modélisation. Elle rappelle qu'à l'heure actuelle, cette passerelle n'est pas aux normes PMR (personne à mobilité réduite) du fait d'une pente trop forte et que l'aménagement futur devra par conséquent être compatible avec ces normes. Un autre habitant, craint que le franchissement piéton soit extrêmement compliqué au Nord de l'A86 du fait de la création de voies supplémentaires, ne laissant la place qu'à deux solutions alternatives : passer par le boulevard Anatole France ou par la rue Poulbot. La DIRIF s'engage à travailler avec les partenaires du territoire pour mettre en œuvre un cheminement piéton permettant la traversée de l'ensemble de la zone de l'échangeur en toute sécurité.

La question de la liaison avec la Porte de Paris et des aménagements prévus pour les modes actifs est aussi posée. Un autre habitant souhaite que les transports en commun soient intégrés dès la conception de l'échangeur et que le dimensionnement des différents carrefours intègre la possibilité de développer des transports en commun en site propre. Jean-Baptiste MOTTE rappelle que le projet de réaménagement du système d'échangeurs a vocation à permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles). De cette manière, les variantes proposées par le maître d'ouvrage intègrent toutes le développement des transports en commun. Le travail collaboratif continuera avec les territoires afin de préciser les modalités concrètes d'implantation de ces modes de déplacement (aménagements spécifiques favorisant la circulation des bus, cyclistes...).

5. Les craintes sur d'éventuels reports de trafic

Un habitant craint une augmentation du trafic du côté de la rue des Beaumonts en cas de bouchon route de la Révolte. Jean-Baptiste MOTTE explique que dans le modèle de trafic, on voit effectivement ce phénomène de shunt. Il est possible de trouver une solution avec des aménagements qui serait de nature à dissuader le fait d'emprunter cette route. La DiRIF précise néanmoins que ce point sera travaillé avec les acteurs du territoire.

Un habitant regrette que le projet porté par la DiRIF se focalise sur la partie Nord du boulevard Anatole France et n'intègre pas la partie Sud du boulevard. Selon lui, les aménagements prévus vont avoir un impact négatif et contribueront à augmenter le trafic sur ce secteur. Un autre habitant remet en cause la pertinence des études de trafic faites sur le secteur de Pleyel et estime que toutes les variantes proposées restent

malgré tout pénalisantes. Jean-Baptiste MOTTE souligne que le projet porté par la DiRIF restructure fondamentalement l'ensemble du quartier Pleyel jusqu'à la Porte de Paris et que les projets du territoire viendront accompagner et poursuivre cette restructuration. Il rappelle que la fermeture des bretelles de la Porte de Paris permet de redistribuer les trafics autoroutier et local sur le secteur Pleyel.

Un habitant craint que la gare Pleyel, du Grand Paris Express constitue un appel d'air pour les voitures (déposes et reprises des usagers). M. RIBAY précise qu'au contraire cette gare sera dédiée aux transports en commun et modes actifs. Il rappelle également qu'aucun parking n'est prévu à proximité de la gare. M. RIBAY souligne par ailleurs que, de manière générale, les aménagements urbains tendent vers l'objectif de réduction de la place de la voiture et de développement des modes actifs et des transports en commun. Patrick BRAOUEZEC précise quant à lui que les plans de circulation seront étudiés et pourront être modifiés.

6. L'accueil de la variante B optimisée

M. RIBAY se positionne en faveur de la variante B optimisée. M. BRAOUEZEC reconnaît lui aussi que la variante B optimisée permet de répondre aux objectifs du projet et se positionne également en faveur de cette variante. Jean-François HELAS, garant de la concertation, tient à noter, de manière générale, la préférence des acteurs du territoire pour la variante B optimisée.

Du côté des habitants, un des membres du collectif « Pleyel A Venir » remercie la DiRIF pour le travail effectué et les évolutions apportées au projet. Il juge la variante B optimisée acceptable, mais établit une liste de points à prendre en compte :

- ▣ 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.

La DiRIF précise qu'une grande partie des points évoqués dépasse le cadre du projet d'aménagement du système des échangeurs Pleyel/Porte de Paris qu'elle porte, puisque seule la demande d'installation de protections acoustiques relève de sa compétence propre. 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.

7. Les autres sujets abordés

La question du coût de la variante B optimisée est soulevée. Un habitant souhaite savoir si le coût de cette variante est proche du coût des variantes initiales, présentées par le maître d'ouvrage lors de la concertation réglementaire. La DiRIF répond que la variante B n'a pas fait l'objet d'une étude de coût, néanmoins compte-tenu de sa ressemblance avec la variante B, elle estime à l'heure actuelle que son coût reste similaire.

Le sujet du lien entre l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 et l'aménagement du système d'échangeurs a de nouveau été soulevé. Un habitant exprime une nouvelle fois son doute quant à l'indépendance du projet vis-à-vis des Jeux Olympiques. Cet habitant rapporte en effet les propos du directeur général de la SOLIDEO, société chargée de superviser la livraison des équipements prévus pour les Jeux Olympiques 2024, qui laisse sous-entendre que le projet de réaménagement du système d'échangeurs aboutira quoi qu'il arrive. Monsieur Jean-François HELAS, garant de la concertation, s'appuie sur l'avis de l'Autorité environnementale pour rappeler l'indépendance des deux projets. Le directeur de la DiRIF souligne de son côté que les attentes extérieures au projet ne peuvent en aucun cas préfigurer le choix de poursuivre ou non le projet. De plus, il précise qu'il s'agit d'un projet sur le réseau routier national et par conséquent seul l'État peut décider de l'opportunité du projet quel que soit le maître d'ouvrage. Jean-François HELAS, en qualité de garant, demande que lui soit envoyé les éléments tangibles relatifs à ces propos et précise qu'il se rapprochera, au besoin, de la SOLIDEO pour examiner plus précisément ce point. En cas de doute, M. HELAS propose d'en référer à la Présidente de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

8. La suite du projet

M. BRAOUEZEC souligne qu'à ce stade, il est important qu'un scénario d'aménagement soit déterminé pour pouvoir continuer le travail et approfondir les études. M. MONTEIL précise que le maître d'ouvrage rendra ses conclusions sur la poursuite ou non du projet et sur le choix d'une variante d'aménagement avant l'été 2018, en vue d'une préparation de la phase d'enquête publique qui se déroulerait en fin d'année 2018. M. RIBAY souhaite que cette décision intervienne au plus vite pour engager la suite des études.

Un habitant souhaite connaître les modalités de poursuite du dialogue avec la maîtrise d'ouvrage et les acteurs du territoire. Jean-François HELAS précise que le planning et les modalités du dialogue entre la maîtrise d'ouvrage, les acteurs du territoire et les habitants restent encore à préciser, mais qu'il poursuivra sa mission de garant jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. Il note toutefois un engagement des acteurs du territoire à poursuivre les échanges avec les habitants et du maître d'ouvrage à s'associer à ces échanges pour ce qui concerne le projet de réaménagement du système d'échangeurs.

9. Mot de conclusion par M. MONTEIL

Pour conclure la réunion de restitution des échanges du premier trimestre 2018, M. MONTEIL tient une nouvelle fois à remercier les différents acteurs du territoire pour leur implication et leur participation active, ainsi que les habitants pour leur regard concret qui a permis d'enrichir le projet et d'améliorer les variantes initialement proposées par le maître d'ouvrage. Le Directeur de la DiRIF rappelle enfin les prochaines étapes du projet, précédemment évoquées lors de la réunion.

Jean-François HELAS, garant de la concertation, clôture à son tour la réunion en remerciant tous les participants à cette concertation qui ont permis un dialogue serein et constructif, les riverains en premier lieu pour leur investissement et la qualité de leurs propositions, le maître d'ouvrage qui s'est montré transparent et ouvert mais aussi les acteurs du territoire. Il souligne enfin l'importance de cette collaboration avec les territoires, tant les préoccupations dépassent à de nombreuses reprises le champ d'intervention du projet porté par la DiRIF.

Fin de la réunion à 21 h 30.