

# Concertation sur les Échangeurs Pleyel (A86) et Porte de Paris (A1)

## Synthèse de la réunion publique du 14 décembre 2017

### Intervenants

#### DiRIF

Eric TANAYS, Directeur

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 de Saint-Denis

David PROULT, vice-président de Plaine Commune et maire adjoint à l'aménagement de Saint-Denis

Emmanuel PETIOT, directeur de la Direction de la voirie et des déplacements au CG93

Matthias POIGNAVENT, chargé de mission à Plaine Commune

Sous l'égide de Jean-François HELAS, garant

*Début de la réunion à 18 h 40.*

### Mot d'accueil de Patrick BRAOUEZEC, président de Plaine Commune

Patrick BRAOUEZEC salue le travail accompli depuis la première réunion, en particulier l'émergence de nouvelles propositions de la part des riverains, qui seront intégrées à la réflexion. Il insiste sur le fait que la réunion ne marquera pas la fin de la concertation.

### Retour sur la concertation

Jean-François HELAS, garant de la concertation, signale que cette dernière réunion se déroule en présence des principaux décideurs. Il considère l'ensemble de la procédure productive et fertile en propositions abouties. **L'opportunité du projet** lui-même semble avoir été comprise et acceptée. Elle débouche sur une inquiétude concernant l'évolution des circulations sur le territoire et sur l'impact des travaux pour les habitants. La concertation a fait émerger des **thématiques** récurrentes. Concernant les variantes, il y a une forte mobilisation autour des riverains de la rue du Dr Poiré contre les **variantes A, C et D** de la DiRIF, mais aussi A', C' et D', censées prendre en considération les critiques. La variante B présente quant à elle des insuffisances reconnues.

### Variantes des riverains : première analyse technique (DiRIF)

Emmanuelle LE ROY, responsable d'opérations à la DiRIF, présente à nouveau les variantes E et B', exposées par les riverains lors de l'atelier du 4 décembre.

#### Variante « E »

La variante « E » est guidée par trois objectifs : prendre en compte un schéma de circulation à plus grande échelle, ne pas détruire des espaces verts protégés et préserver la qualité de vie dans tout le quartier.



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

**DiRIF**

Elle se caractérise par les grands points suivants :

- Suppression de la jonction de la sortie 8a (depuis l'A86 Ouest) avec le boulevard de la Libération
- Suppression de la sortie 8b (depuis l'A86 Ouest)
- La création d'une bretelle d'entrée vers l'A86 Ouest, au niveau de la RN1
- La création d'une bretelle de sortie depuis l'Est par la ZAC du Landy (après les lignes ferroviaires)
- La création d'une bretelle d'entrée vers l'A86 Est depuis le boulevard Anatole France sud
- Le boulevard Anatole France et la rue Poulbot sont unifiés en un seul axe.

Jean-Baptiste MOTTE, adjoint au chef du Département de modernisation du réseau Nord Ouest de la DiRIF, présente les résultats des premières études sur ces variantes. Ces résultats sont préliminaires et les variantes feront l'objet d'études plus poussées. Certains points actuellement problématiques pourront peut-être trouver des aménagements. Il juge que ces variantes représentent un travail déjà important, qui fournit aussi des pistes pour améliorer les variantes A à D dans le sens souhaité par les riverains.

La variante « E » semble poser des problèmes de saturation du trafic sur la sortie 8a, la suppression de la jonction avec le boulevard de la Libération, ne permettant plus l'écoulement du trafic, avec donc un risque inacceptable de remontée de file sur l'A86.

Concernant la sortie au niveau de la ZAC du Landy, la pente pour se raccorder au terrain naturel est bonne (pente de 6%), cependant, les 250 mètres minimum de distance avec la bretelle du Stade-de-France ne peuvent pas être respectés. De plus, ce principe fait de la rue de la ZAC du Landy, une rue dont le trafic est supérieur à celui d'Anatole France, ce qui risque de poser un problème de gestion du carrefour avec la rue Anatole France.

La bretelle d'entrée prévue depuis la N1 présente certaines qualités, en allégeant le trafic sur le boulevard de la Libération, mais pourrait amener la saturation de la RN1 jusqu'à la rue Jules Saulnier.

Le croisement de deux bretelles [bretelle d'entrée sur l'A86 depuis la RN1 et bretelle de sortie depuis l'A86 est] est source de difficultés de gabarit, qui pourrait cependant peut-être être surmontées en inversant l'altimétrie des deux bretelles

par rapport au schéma proposé. Une étude attentive doit vérifier cette possibilité.

D'autres idées sont également intéressantes comme le rapprochement du boulevard Anatole France et de la rue Poulbot qui permettrait de dégager des espaces verts aménageables. Cette solution pose néanmoins question quant à la possibilité d'imaginer une voie de retournement.

Tous les aspects relatifs à cette variante n'ont pas encore pu être étudiés, compte-tenu du délai écoulé depuis sa présentation le 4/12 par les riverains au maître d'ouvrage.

### Variante « B' »

La variante B' s'appuie sur la variante B de la DiRIF et y apporte différentes modifications :

- Suppression de la jonction de la sortie 8a (depuis l'A86 Ouest) avec le boulevard de la Libération
- Suppression de la sortie 8b (depuis l'A86 Ouest)
- Création d'un carrefour sur la rue de la Révolte
- La sortie depuis l'A86 Est en amont des voies SNCF, sur le Boulevard Anatole France (sur le principe de la variante C)
- Le boulevard Anatole France et la rue Poulbot sont unifiés en un seul axe.

Le projet dégagerait aussi de l'espace supplémentaire pour d'éventuels aménagements paysagers et le développement des transports en commun ou des circulations douces.

Du point de vue du maître d'ouvrage, le projet de la variante B' rencontre les mêmes difficultés que la variante E concernant la sortie 8a. Par ailleurs, comme pour la variante B, l'entrée est jugée moins favorable pour l'apaisement du boulevard Anatole France. Un point de vigilance est soulevé portant sur le risque d'encombrement du trafic sur le carrefour envisagé sur le boulevard de la Révolte. Des simulations plus poussées en termes de trafic devront être effectuées pour analyser ce point.

De manière générale, les riverains s'estiment satisfaits de la présentation des variantes E et B' faite par la DiRIF.

## Pistes de travail et engagements sur le principe de restitution

Jean-François HELAS, en accord avec l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet, propose que la phase de la concertation réglementaire s'achève comme prévu le 22 décembre. Le travail sur les nouvelles variantes continuera cependant à se poursuivre dans le cadre, déjà prévu, d'un dispositif continu d'information, avec une poursuite du dialogue collectivités / riverains / maître d'ouvrage. Des conclusions approfondies sur toutes les différentes variantes aboutiront à la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2018. Elles feront l'objet d'ateliers puis d'une réunion publique, avant la décision du maître d'ouvrage avant la mi-2018.

Patrick BRAOUEZEC approuve cette proposition et s'engage, pour **Plaine Commune** et la ville de **Saint-Denis**, à poursuivre le travail de concertation avec les habitants. Nathalie DEGRYSE, cheffe du Service de modernisation du réseau, adjointe au directeur de la DiRIF, s'engage elle-aussi à prolonger la logique de dialogue, d'échange et d'information. Emmanuel PETIOT rappelle les objectifs du **Conseil départemental** en matière de voirie. Il insiste sur le pragmatisme à observer ici, dans l'intérêt général, et la nécessité de dégager le meilleur projet qui soit, sans idée préconçue, quitte à combiner des éléments des différentes variantes. Le Conseil départemental participera lui aussi aux études, aux ateliers et à la restitution. Suite à aux premières études sur la variante E, menées par la DiRIF en collaboration avec les services départementaux, Emmanuel PETIOT souligne que certains éléments de cette variante interrogent et pourraient générer des reports de trafic et des dysfonctionnements sur des voiries communales.

## Échanges avec le public sur ces premiers enseignements de la concertation

### ☑ Opportunité du projet

Plusieurs riverains remettent en question l'idée d'une opportunité partagée, en rappelant leur opposition aux quatre variantes du projet présentées par la DiRIF. Le bénéfice des changements sur le quartier Pleyel n'est selon eux pas assez apparent, la prise en compte de l'environnement semble insuffisante. Ils s'interrogent sur le fait que toute la procédure de concertation puisse être une façade, des éléments

suggérant, pour eux, que le projet sera plutôt validé par une loi d'accréditation liée aux Jeux olympiques.

Michel RIBAY et Emmanuel PETIOT rappellent les objectifs généraux poursuivis pour améliorer la qualité de vie dans les différents quartiers et leur insertion en termes de mobilités, qu'ils invitent à considérer à l'échelle des différents réseaux de transport régionaux. Le projet, pour M. RIBAY et Mme DEGRYSE, a fait l'objet d'un long débat, indépendant de la question des J.O., qui pourraient seulement apporter un financement. Madame DEGRYSE rappelle que le projet de fermeture de la Porte de Paris et de l'aménagement de l'échangeur Pleyel est antérieur au projet des JO Paris 2024, mais que la connaissance de ce projet a certainement alimenté le dossier de candidature. Pour Monsieur RIBAY, le complément de l'échangeur Pleyel est un élément intéressant du dossier de candidature pour la desserte du village olympique, les JO apportant une opportunité de financement.

A ce sujet, M. HELAS souligne que concertation qui se tient concerne l'opportunité du projet de fermeture de la Porte de Paris et de l'aménagement de l'échangeur Pleyel, indépendamment de la question des JO. L'antériorité du projet par rapport à la candidature de Paris et le rapport de l'Autorité Environnementale, qui dissocie ce projet de l'ensemble des dispositifs des J.O., représentent à cet égard des preuves tangibles de l'autonomie du projet, et que c'est pour cela qu'il a accepté la garantie de la concertation sur le projet. Il rappelle que la Commission nationale du débat public, à laquelle il réfère, refuse de participer à des concertations dès lors que la discussion sur l'opportunité même des projets n'est pas sincère.

Il reconnaît que la mention du projet en tant qu'infrastructure à réaliser pour les Jeux Olympiques, dans le dossier de candidature de Paris, peut être jugé comme maladroit et semer le trouble dans les esprits. Il encourage le participant qui a soulevé ce point à lui adresser les éléments à sa disposition et il s'engage à les étudier et à mentionner cet élément dans son rapport.

### ☑ Prolongation de la concertation

Les riverains regrettent le faible délai dont ils ont disposé pour étudier le dossier de concertation. Ils considèrent que des études leur manquent et que la DiRIF n'a pas encore donné suite à certaines demandes (sur les flux et la modélisation). Ils souhaitent que la concertation réglementaire soit prolongée,

le temps de mener des études sur les variantes E et B', ou les nouvelles variantes qui pourraient émerger.

Mme DEGRYSE et M. MOTTE rappellent que certaines études sont encore incomplètes ou partielles, et ne peuvent être partagées en l'état. Ils mettent en avant l'esprit d'ouverture de la DiRIF. M. HELAS estime que la suite prévue de la procédure et les engagements du maître d'ouvrage garantiront au mieux la transparence, le respect de la démarche des riverains, la prise en compte des études à venir ou l'émergence de nouvelles variantes éventuelles. Il ne juge pas nécessaire de recommander la prorogation de cette phase de la concertation.

Un participant demande si une variante se dégage déjà à ce stade de la procédure. Les différents acteurs du projet réfutent toute idée d'un choix qui serait déjà fait et n'écartent aucune possibilité, y compris du côté des variantes des riverains ou de nouvelles variantes qui pourraient émerger à travers les études et débats.

## Retour sur les thématiques exprimées lors des réunions et ateliers précédents (DiRIF)

Jean-Baptiste MOTTE et Emmanuelle LE ROY reviennent sur des thématiques, correspondant aux grandes questions et craintes exprimées depuis le début de la concertation publique.

M. MOTTE présente les **modèles de trafic** : une note est disponible depuis la veille. Elle précise le modèle de prévision de trafic de la DiRIF. Il intègre la circulation sur toute l'Île-de-France, avec des répercussions étudiées sur toutes les voies du quartier. Les modèles, très complexes et exhaustifs, reposent sur un échantillon de simulations statistiques pour limiter le risque d'erreur et effectuer des comparaisons. Emmanuelle LE ROY revient sur les autres thématiques exprimées par le public.

- ▣ **Expropriation** : les variantes de la DiRIF (familles A à D) ne comportent pas d'expropriation d'habitations privées.
- ▣ **Bruit** : Mme LE ROY fait état d'études encore partielles et préliminaires. Des mesures compensatoires réglementaires seront mises en œuvre pour limiter l'augmentation du bruit à moins de 2 dB.
- ▣ **Espaces verts** : sur le secteur au nord de la rue du Dr Poiré comportant les talus autour de l'autoroute, les projets de la DiRIF augmenteraient leur surface totale, y compris dans les variantes A', C' et D'.

▣ **Sécurité intrusion des habitations** : des dispositifs de protection peuvent être intégrés au projet dès le stade de la conception.

▣ **Usage du talus** : une réflexion est déjà lancée pour bien prendre en compte ce sujet.

▣ **Nuisance pendant les travaux** : il sera possible aux acteurs du projet de prendre des dispositions en amont (contrat des opérateurs), et il y aura nécessairement une coordination des chantiers sur tout le territoire de la ville.

## Échanges avec le public sur les thématiques

### ▣ Modèles de trafic

Un participant regrette que les études se contentent de mesurer les véhicules/heure plutôt que les vitesses, donnée considérée comme étant plus concrète. Jean-Baptiste MOTTE explique que les études à ce stade reposent sur des modèles statiques, et que les vitesses seront connues lors du passage à des modèles dynamiques.

Un autre participant signale que les modifications qui vont être apportées au boulevard Finot ne sont pas intégrées aux modèles de simulation de trafic. M. MOTTE et M. POIGNAVENT admettent la possibilité que ces modifications, décidées récemment, n'aient pas encore été intégrées. Ils s'engagent à vérifier, et à mettre à jour les modèles le cas échéant.

### ▣ Impact environnemental

Un riverain considère que certaines habitations seront très affectées par les nouveaux aménagements. La grande proximité avec un mur antibruit lui fait craindre une « ambiance carcérale ». Il estime que des expropriations pourraient être souhaitées par les habitants eux-mêmes, du fait de la dégradation de la qualité de vie.

Un participant souligne qu'une hausse du bruit de 3 dB correspond en fait à son doublement. 2 dB représentent déjà une hausse du bruit de 60 %. M. MOTTE rappelle que l'échelle des décibels est effectivement logarithmique, il rappelle également que le maître d'ouvrage mettra en œuvre, comme demandé réglementairement, des protections acoustiques dès que le bruit généré augmentera de 2dB. Avec ces systèmes de protection, les premières études montrent que le niveau de bruit pourrait être inférieur au bruit estimé au fil de l'eau par

l'augmentation de la circulation. L'analyse des nuisances acoustiques fera l'objet d'une étude d'impact si le projet se poursuit.

Plusieurs riverains s'inquiètent du devenir des espaces verts, en l'occurrence les zones UVM. Les nouvelles parcelles seront morcelées et il faudra du temps pour que les arbres poussent pour pouvoir à nouveau filtrer efficacement les bruits et la pollution. La DiRIF souligne qu'une étude environnementale avec un état des lieux complet sera par la suite menée pour assurer une approche qualitative des aménagements prévus. Jean-François HELAS souligne que ce type d'étude est encore prématuré à ce stade du projet.

### ▣ Boulevard de la Libération

Un participant s'intéresse au rôle que jouera le boulevard de la Libération (route départementale) pour insérer les ZAC au nord de l'A86 (Confluence ou Alstom) dans le réseau de transports en commun et les mobilités douces. Emmanuel PETIOT confirme que le département projette de soutenir le développement des modes actifs de déplacement sur toutes ses routes, et que le boulevard sera d'ailleurs l'objet d'un projet.

## Synthèse des orientations à venir (DiRIF)

Éric TANAYS salue la forte implication des participants à la réunion. La DiRIF s'engage à approfondir les études sur les variantes qui ont été proposées avec la même rigueur que sur ses propres variantes. Les variantes de la DiRIF feront quant à elles l'objet de compléments destinés à minimiser les impacts signalés par les riverains

Concernant le calendrier, il confirme le rendez-vous pris au printemps 2018 pour une restitution publique avec échanges sur les résultats de ces études. La décision sera ensuite prise à la fin du 1er semestre, en liaison avec les collectivités partenaires. D'ici-là, il souhaite un dialogue régulier avec les représentants des riverains lors de rendez-vous intermédiaires et d'échanges informels.

Les riverains souhaitent qu'un échéancier de ces réunions soit connu avant la fin de la période de concertation publique. M. TANAYS s'engage à ce que ces éléments puissent être communiqués au plus vite, dans un délai cohérent avec le temps nécessaire pour la réalisation des études complémentaires. Jean-Baptiste MOTTE détaille les éléments du dossier (simulations, études et informations complémentaires) qu'il pourra fournir à brève échéance aux participants.

Les riverains soulignent le rôle déterminant que ce projet jouera pour leur propre bien immobilier, leur patrimoine, alors qu'ils sont encore confrontés aux doutes et aux incertitudes. Ils mettent l'accent sur l'importance que revêt donc cette décision pour leur avenir, ce qui explique leur implication aussi forte dans la concertation.

*Clôture de la réunion à 21 h 42.*