

DOCUMENT DES QUESTIONNEMENTS DE L'ETUDE D'IMPACT  
PAR LE COLLECTIF PLEYEL À VENIR :

Dans ce document, nous mettrons **en bleu** les citations tirées de l'étude d'impact, en noir nos remarques et **en gras** nos demandes de précisions (elles seront numérotées et précédées de la lettre « Q » afin de faciliter le suivi des réponses à venir).

Nous allons énumérer, sans être exhaustifs, des éléments qui ont attiré notre attention quant aux risques que ce projet fait courir aux populations, à l'environnement et au bon développement de la Ville. Nous souhaitons que la commission d'enquête puisse ainsi nous aider à mieux comprendre les enjeux du projet.

Pour commencer, les objectifs du projet DIRIF ne nous semblent pas atteints par la variante B optimisée. Elle présente certes des améliorations par rapport aux versions présentées à la concertation préalable mais de façon tout à fait insuffisante d'après notre compréhension de l'étude d'impact et des projets de lois en cours d'adoption en matière de Santé publique et d'environnement. Nous allons donc reprendre point par point ces objectifs et énoncer pour chacun l'élément principal qui nous semble contredire l'atteinte de ces-derniers :

- *« Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux »*
  - ➔ Des trafics de transit persistent entre l'A1 et l'A86 (via la rue Jules Saulnier et le Boulevard Anatole France et des augmentations de flux de véhicules sur les voiries locales sont perceptibles dans de nombreux endroits de la ville.
- *« Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés »*
  - ➔ Le rabattement de l'ensemble des circulations vers le carrefour Pleyel crée une saturation du réseau local et une congestion du quartier
- *« Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers »*
  - ➔ Augmentation des pics de concentrations des polluants sur le quartier Pleyel et augmentation du nombre de véhicules, ainsi que de la taille de certaines voiries et de la pollution sonore.
- *« Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet »*
  - ➔ Le rabaissement de la bretelle 8b et l'implantation de 2 bretelles sur la route de la révolte fracture le quartier encore plus qu'il ne l'est actuellement. Les espaces verts créés sont morcelés. Les études sur la gestion des eaux et la pollution des sols ne sont pas documentées dans cette étude d'impact.
- *« Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles). »*
  - ➔ Aucune garantie ou proposition n'est émise à ce sujet, seule une promesse de co-construction dans un périmètre extrêmement contraint est proposé par le maître d'ouvrage. Le tracé des transports en commun n'est même pas finalisé. Aucun financement ne semble documenté pour cette partie du projet.

Pour ces raisons, nous allons présenter des éléments qui motivent nos alertes et nos propositions alternatives.

Pour trouver et comprendre des alternatives communes, il est essentiel de partager le même constat sur les problèmes que créent la variante B optimisée et plus généralement la complétude d'un diffuseur sur Pleyel.

En se basant sur notre expertise d'usage et sur les documents de l'étude d'impact, nous souhaitons pointer plusieurs discordances sur les effets présumés bénéfiques du projet par rapport au fil de l'eau. Nous prendrons la situation « fil de l'eau » comme point de comparaison entre les 2 situations à l'horizon futur et comparer ce qui est comparable : quels bénéfices et préjudices entraînent le projet par rapport à « ne rien faire ». Nous ne nous attarderons pas ici sur les différences entre la situation actuelle et avec projet puisque, de fait, la situation actuelle n'aura plus aucune réalité en 2030 avec ou sans projet.

### 1- Des calculs d'émission de polluants possiblement incomplets :

Pour commencer, le maître d'ouvrage répond à l'HAE que la « prise en compte du barreau de liaison de La Courneuve » a un impact négligeable sur les émissions globales du projet. Ce barreau est à observer sur l'ensemble du parcours créé entre l'A86 et l'A1 par rapport au parcours sans projet aux différents horizons.

Ainsi, si le chiffre retenu par le maître d'ouvrage comme « ne passant plus par le réseau local de Saint-Denis entre l'A86 et l'A1 » est de 10 000 véhicules, les émissions de ces véhicules sont à prendre en compte sur l'intégralité du parcours de substitution qu'ils emprunteront. Si l'objectif est bien de maintenir ces véhicules sur le réseau magistral, alors le calcul des émissions globales du projet doit considérer un surcroît de trajet d'1,2 km pour au moins 10 000 véhicules par jour (600 mètres dans chaque sens lié directement à la fermeture des bretelles de Porte de Paris) par rapport au fil de l'eau. Nous souhaiterions des précisions sur les émissions de ces 10 000 véhicules entre le fil de l'eau et le projet.

À la lecture de l'étude d'impact, il nous semble qu'ont été oublié dans le comparatif d'émissions de gaz à effets de serre le rejet de 1,8 tonnes de CO<sub>2</sub> de plus par jour entre le scénario avec projet et le scénario fil de l'eau. C'est-à-dire de 657 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, ce qui ne nous semble pas négligeable (calcul basé sur l'estimation des émissions moyennes d'un véhicule 6ch = 0,00015 tonne de CO<sub>2</sub>/km). Car d'après les cartes de trafics de l'annexe H, ces véhicules ne disparaissent pas.



Itinéraire empreinté par les véhicules entre l'A1 et l'A86 dans les deux sens sur le fonctionnement actuel et au fil de l'eau via les bretelles de Porte de Paris et le Bd A.France



Itinéraire emprunté par les véhicules une fois les bretelles de Porte de Paris fermées via le réseau magistral.

On peut lire dans l'étude d'impact (annexe H page 44) que les gains sur les émissions globales entre le fil de l'eau et le projet B optimisé sont inférieurs à 10 % à l'horizon 2030, alors que les gains entre l'actuel et le fil de l'eau vont jusqu'à 92% pour les émissions de Benzène. Pour résumer les choses, l'évolution des motorisations prévoit, pour les polluants principaux, une diminution moyenne de plus de moitié des émissions d'ici à 2030. La très faible différence de gain entre le fil de l'eau et le projet de la dirif nous semble pouvoir être remis en question par des oublis dans le calcul du nombre de véhicules considérés et par la délimitation de la bande d'étude.

- ➔ **Q1:** Nous demandons donc au Maitre d'ouvrage de pouvoir détailler dans un document synthétique : le périmètre exact et complet de la bande d'étude ainsi que le nombre de véhicules et populations considérées aux différents horizons (actuel, fil de l'eau 2030, variante B optimisée 2030 et projet alternatif horizon 2030). Car il est contre intuitif d'observer une augmentation du nombre de véhicule et des distances de trajet entre le projet et le fil de l'eau, ainsi qu'un doublement des populations exposées tout en présentant un gain sur les émissions de polluants.

2- Des mouvements entre A1 et A86 uniquement possibles via Saint-Denis et non directement sur le réseau magistral :

Concernant la disparition de 1633 véhicules par heure de pointe sur la rue Saulnier entre le fil de l'eau et le projet, nous noterons notre scepticisme sur la vraisemblance de ce chiffre.

En effet, le parcours de ces véhicules qui a actuellement majoritairement pour objectif la liaison entre l'A1 et l'A86 (entre 80 et 90% aux heures de pointe, d'après notre expertise d'usager) ne nous semble pas pouvoir diminuer par la réalisation du projet pour quatre raisons.

La première est qu'aucun mouvement A1 -> A86 n'est possible entre l'entrée de l'A1 via le boulevard périphérique et l'entrée ouest A86. En cela, même avec des aménagements de voiries locales « décourageants », l'automobiliste engagé sur ce parcours n'a pas d'autre itinéraire disponible.

La seconde raison est que le développement de l'offre de transport en commun n'incitera pas (d'ici à 2030) les « banlieusards » qui effectuent ce trajet, à renoncer à leur voiture (car le temps de trajet en transports en commun restera supérieur au temps de trajet en voiture pour ces mouvements).

Le troisième motif est que la création d'une nouvelle bretelle A86 sur Pleyel va offrir un nouvel appel d'air pour sortir de l'A1 au Stade de France afin de récupérer l'A86 à Pleyel via la rue Saulnier. Cet afflux est d'autant plus inévitable que le mouvement « A1-A86 Est » créé est impossible via le réseau magistral.

La dernière raison est que, dans le projet actuel, la rue Saulnier n'est pas reconfigurée et reste en 2 fois 2 voies. Le trafic avec projet sur cette rue Saulnier nous semble donc nécessairement augmenté avec la réalisation du projet. Et si ce n'est pas le cas, cela devrait s'expliquer par une augmentation de la saturation de cette rue, donc des concentrations des pollutions en ville.

- ➔ **Q2 :** Nous souhaitons donc obtenir des explications sur les raisons d'une telle projection de diminution des trafics sur la rue Jules Salmier.
  
- ➔ **Q3 :** Nous souhaitons également savoir pourquoi la DIRIF a récemment installé un panneau de signalisation « des événements et temps de parcours du réseau magistral » sur la voirie locale (voir photo ci-dessous), rue Jules Saulnier, si cette dernière n'a pas vocation à servir de barreau entre l'A1 et l'A86 ?

Pour nous, c'est la preuve que la rue Saulnier ainsi que le Bd Anatole France (dans sa partie entre Saulnier et l'A86) sont, et resteront à cause du projet, des barreaux autoroutiers en ville. Il n'y aura donc aucun apaisement des trafics à cet endroit.



3. Les cartes de trafic HPM et HPS « actuels » et « fil de l'eau » sont obsolètes (elles datent de juin 2017) et présentent des erreurs dans le fonctionnement du réseau local :

Comme par exemple la rue du Dr Finot notée en sens unique sur les cartes « actuelles », les voiries en double sens sur Saint-Ouen dans le prolongement de la rue Ampère. De même, des erreurs impactantes existent sur les modèles HPM et HPS de la variante B optimisée comme l'utilisation de la rue Poulbot jusqu'à la rue du Landy alors que rien n'est possible à ce niveau d'avancement des autres projets d'aménagement.

- **Q4** : Ces erreurs entraînent, à notre sens des oublis de report de véhicules qui sont pourtant délétères pour les populations de Pleyel et qui tendent à minimiser l'impact du projet. Nous demandons donc que ces modèles de trafic soient refaits dans le cadre de l'enquête publique, avec des données de circulation plus récentes et des modèles de voiries adéquats aux différents horizons.
- **Q5** : Nous souhaitons que des comptages de véhicules soient fait sur toutes les voiries à l'échelle du projet afin d'apprécier précisément les shunts que les riverains voient déjà apparaître dans les rues attenantes aux voies structurantes

4. Un trafic de transit entre A1 et A86 conservé sur un Boulevard Anatole France toujours pas apaisé sur toute sa longueur :



Extrait de l'étude d'impact de la Zac Pleyel, carte de trafic journalier total par brin.

- annexe B page 22 :

*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).*

-> D'après Laurent Russier, maire de Saint-Denis : ce trafic serait plutôt de 50% et en tout état de cause à mesurer précisément (propos tenus le 10/05/19 lors d'une réunion avec les riverains à la mairie de St-Denis).

Notre collectif remet également en question cette estimation et demande un comptage aux carrefours dans le cadre de l'enquête publique pour lever ce différentiel entre le constat du terrain et les chiffres de 2015.

→ **Q6** : Nous demandons qu'un comptage aux carrefours puissent être effectué simultanément :

- Sortie A1 SdF/ Avenue du Président Wilson/ passage sous A86
- Avenue du Président Wilson/ rue Jules Saulnier
- Rue Jules Saulnier/ Bd Anatole France
- Boulevard Anatole France / entrée A86 extérieure
- Boulevard Anatole France/ Porte de Paris

Et ce afin d'évaluer précisément le trafic de passage sur cette zone. Et déterminer précisément d'où viennent et où se dirigent les automobilistes sur ce secteur.

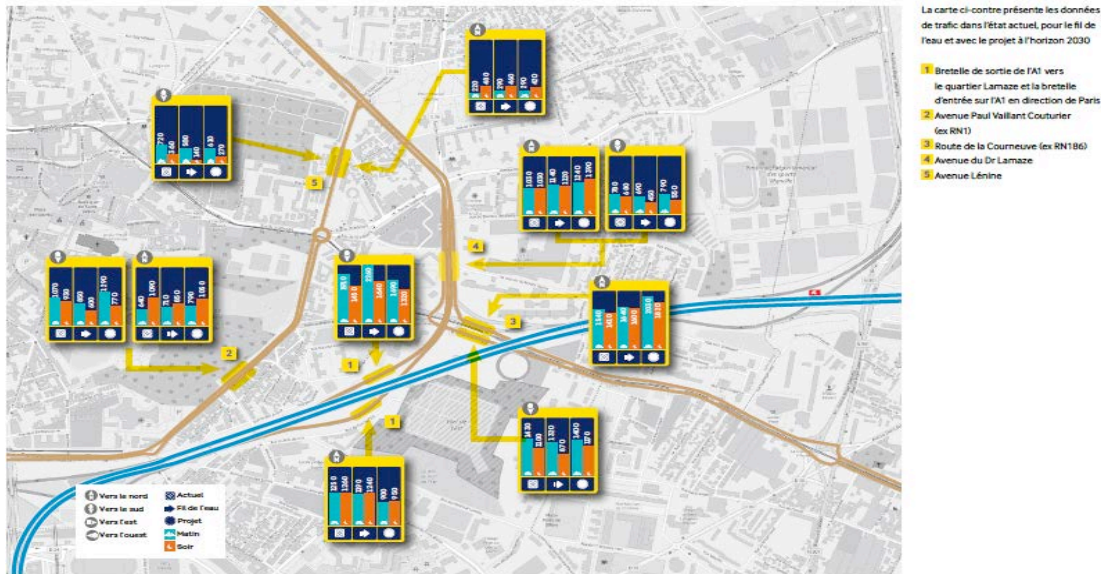
## 5. Densification sur d'autres voiries locales dans Saint-Denis (Annexe H, page 43) :

Augmentation des trafics aux heures de pointe entre le fil de l'eau et le projet à l'horizon 2030, quelques chiffres :

- + 29,5% sur l'avenue Paul Vaillant Couturier
- + 18 % sur la route de la Courneuve
- + 16 % sur l'avenue du Dr Lamaze
- + 8 % sur l'avenue Lénine

A noter que l'utilisation des bretelles de Lamaze diminue de - 23 %. Démontrant ainsi que l'objectif de maintenir les circulations autoroutières sur le réseau magistral n'est pas assuré.

### → EVOLUTION DU TRAFIC SECTEUR LAMAZE (horizon 2030)



→ **Q7 :** Nous demandons au Maitre d'ouvrage de réagir sur ces chiffres. Lors de la concertation préalable nous estimions l'augmentation du trafic sur le quartier Pleyel à 30% en moyenne, par rapport à aujourd'hui, avec un pic sur le tronçon du Bd A. France attendant au groupe scolaire de plus de 300% d'augmentation de trafic. Le Maitre d'ouvrage peut-il nous fournir un tableau de synthèse qui permettra à chacun d'identifier les rues où le trafic augmentera à cause du projet (par rapport au fil de l'eau 2030 et par rapport à l'actuel) afin de saisir l'opportunité du projet en fonction de son lieu de vie ?

ZONES CONCERNÉES (les logements)	VEH/h	ACTUEL		VARIANTE B	
		M	S	M	S
Bd Libération Nord ( dans les 2 sens)		1200	1100	1819	1397
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	+51,6	+27
Bd Libération Sud ( dans les 2 sens)		1100	1100	1776	1105
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	+61,4	+0,4
Bd Anatole France Nord Pleyel / Sud échangeur ( dans les 2 sens)		720	400	1232	1649
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	+71,1	+312,2
Bd Anatole France Sud Pleyel ( dans les 2 sens)		1200	840	1860	1960
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	+55	+133,3
Bd Anatole France Sud Landy ( dans les 2 sens)		1170	1300	1060	1810
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	-9,4	+39,2
Bd Ornano au nord de rue Landy ( dans les 2 sens)		690	1080	910	1350
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	+31,9	+25
Rue Poulbot ( dans les 2 sens)		850	1830	870	500
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	+2,3	-72,7
<b>TOTAL PAR JOUR SUR LE RESEAU PLEYEL EN ZONES D'HABITATION</b>		<b>6930</b>	<b>7650</b>	<b>9527</b>	<b>9771</b>
	Ecart (en %) entre l'actuel et la projection	-	-	<b>+37,4</b>	<b>+27,7</b>

Tableau établi à partir des cartes trafics fournies par la DIRIF / Exemple de carte trafic (HPM actuel) fournie lors de la concertation

→ **Q8 :** Nous demandons la réalisation et la mise à disposition de cartes TMJA actualisées avec des données 2018 sur l'état de la charge quotidienne des différentes voiries à l'échelle du projet élargi (pont de Saint-Ouen, pont de L'Île-Saint-Denis, échangeur Cornillon et barreau de la Courneuve inclus) ainsi que les projections de trafic au fil de l'eau à l'horizon 2030 et les projections de trafic de la variante B optimisée sur ce même réseau à l'horizon 2030.

6. Des impacts sanitaires et environnementaux présentés comme problématiques en de nombreux points de l'étude d'impact :

L'étude d'impact, incluant l'annexe H en réponse à l'HAE<sup>1</sup> semble confirmer les remarques émises par celle-ci dans son rapport de janvier 2019, pour mémoire voici ce qui était écrit :

- > Le rapport de la Haute Autorité Environnementale dit que « le projet augmente la probabilité du risque de cancer pour les riverains »
- > « Le projet de réaménagement de l'échangeur Pleyel [...] induit une modification significative du bruit [...] pour sept bâtiments [...] dont le groupe scolaire Anatole France »
- > « Le scénario avec projet sera plus défavorable que le scénario fil de l'eau <sup>2</sup> »
- > « Le projet dégrade la situation par rapport au scénario fil de l'eau, pour tous les composants, ainsi que par rapport à la situation actuelle pour le NO2 (qui dépasse la valeur seuil réglementaire) »
- > « La nouvelle configuration des circulations engendrée par le projet entraîne une concentration plus importante des polluants au niveau de certains lieux de résidence (notamment aux alentours du carrefour Pleyel), ce qui pourra affecter sensiblement la population locale. »
- > « Certains sites sensibles (notamment l'école maternelle Pleyel et l'école élémentaire Anatole France) connaîtront des dépassements de la valeur limite horaire<sup>3</sup> pour le scénario avec projet »

Voici maintenant des éléments issus de l'étude d'impact qui illustrent ces remarques :

- annexe B, page 25 :

*Qualité de l'air*

*L'augmentation globale des flux de véhicules (attendue à l'horizon 2030) ainsi que le réagencement de la voirie du secteur entraînent une hausse des concentrations maximales dans certaines zones du domaine d'étude. Le projet modifie la répartition des flux de véhicules et donc la répartition géographique des émissions issues des véhicules. Aussi, les émissions peuvent globalement diminuer, tout en augmentant à l'échelle locale pour certains brins en situation projet. Les concentrations sont supérieures dans le scénario projet par rapport au scénario fil de l'eau.*

Thématiques	Projet / Scénario de référence	Projet / Fil de l'eau
Gestion de l'eau	+	+
Milieu naturel	=	=
Paysage	+	+
Acoustique	=	=
Qualité de l'air	+	-

*(annexe B page 25)*

Ce tableau indique clairement que le projet va amener une dégradation de la qualité de l'air par rapport au fil de l'eau. La Dirif semble vouloir justifier malgré tout cela par le fait que la situation actuelle étant extrêmement dégradée (à cause des circulations autoroutières), un projet, même médiocre, apporterait un bénéfice. Cela nous semble être une vision assez peu respectueuse des habitants et de leur cadre de vie.

Nous profitons de la présentation de ce tableau pour questionner les éléments suivants :

- la gestion de l'eau :

-> **Q9: Pourquoi prévoir une amélioration liée au projet alors que les études n'ont pas été menées dans le cadre de l'étude d'impact ?**

---

1 Haute Autorité Environnementale

2 « Fil de l'eau » = ne rien changer, c'est l'analyse de la situation dans le futur si aucun aménagement n'est fait sur le périmètre du projet (Porte de Paris et Pleyel)

3 Valeur limite horaire = seuil de dangerosité



- le milieu naturel/ le paysage :

-> **Q10 : Sur quel élément se base cette affirmation que le projet va améliorer la situation ?** D'après notre lecture de l'étude d'impact, la pollution des sols n'est pas assez documentée pour affirmer que la phase travaux ne présente pas de risque pour les milieux naturels. De même, rien n'est défini ni même chiffré sur les engagements pris par la DIRIF pour réparer et paysager les espaces qu'elle va impacter, les mobilités douces qu'elle doit créer. Le projet nous semble plutôt morceler les espaces de pleine terre créés les rendant inutiles pour les habitants et dangereux pour la faune. Les axes en mobilité douce longent des voiries allant jusqu'à 6voies et plus de 40000 véhicules par jour. Le tracé proposé pour la piste cyclable nord/sud traverse même une bretelle autoroutière (la 8b).

- Acoustique :

**Q11 : pourquoi considérer que le projet maintien une situation équivalente à celle d'aujourd'hui alors que l'étude d'impact identifie la création de nouveaux points noirs bruits qui ne pourront qu'être traités (au mieux et sans les détailler) sur les bâtiments ?** La situation acoustique du quartier nous semble au contraire dégradée par le projet.

- Qualité de l'air : c'est ici que se déconstruit enfin le discours qui présente le projet comme « améliorant la situation » sans plus de précision.

Le maître d'ouvrage ne fait pas, dans ses conclusions, suffisamment la distinction entre **ÉMISSIONS** globales moyennes des polluants atmosphériques à l'échelle de la bande d'étude (qui peut amener un mieux pour le **RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE** lorsqu'elles diminuent) et les **CONCENTRATIONS** horaires par brin (qui amènent un **RISQUE** pour la **SANTÉ HUMAINE** lorsqu'elles augmentent).

De même, le maître d'ouvrage émet une affirmation trompeuse lorsqu'il dit que « la situation projet représente une amélioration par rapport à la situation actuelle ». Cette phrase laisse entendre, pour des « non-sachants », que le projet pourrait amener une amélioration alors que c'est la projection des évolutions des motorisations et des comportements des usagers qui améliore la situation à l'horizon du projet. Le projet quant à lui dégrade la situation mais celle-ci est masquée par l'amélioration globale attendue. Nous signalons au passage que ces projections nous semblent optimistes et trop imprécises car il manque énormément de relevés in situ pour affiner la situation actuelle et pouvoir projeter les évolutions futures du secteur à partir de la réalité du terrain. En tout état de cause, les ERI<sup>4</sup> restants supérieurs aux recommandations OMS<sup>5</sup>, nous affirmons que le projet est un danger pour la santé des habitants de Pleyel. Quant aux EQRS<sup>6</sup>, ils sont calculés sur des chiffres de populations totalement erronés et ne peuvent donc servir de justification au projet. Mais nous y reviendrons plus loin.

-> l'annexe B est une « présentation du projet », jamais ce projet n'a été présenté de la sorte durant toute la concertation. Au contraire, il a toujours été répété que « ne rien faire serait pire ». Ce sont pourtant des études effectuées entre 2015 et 2017. Elles étaient donc disponibles avant le début de la concertation préalable. Nous les avons demandés pour permettre que les habitants puissent se positionner de façon éclairée sur l'opportunité ou non du projet. Mme Degryse nous avait alors répondu qu'il n'y avait que des documents préliminaires et que l'étude devait avoir lieu pendant la phase de préparation de l'enquête publique. Nous constatons à la lecture de cette étude d'impact que les documents initialement demandés dans le cadre de la concertation préalable étaient bien en la possession de la DIRIF et qu'aucune étude complémentaire in situ n'a eu lieu entre mars 2018 et le début de l'enquête publique.

---

4

□ Etat de Risque Individuel : à l'échelle du projet il représente essentiellement les risques de développer des maladies cardio-pulmonaires

5

□ recommandation OMS pour un ERI sans risque pour la santé humaine < 10-5, c'est-à-dire inférieur à 1 risque de cancer pour 100 000 habitants

6

□ Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires : c'est un calcul qui prend en compte l'ensemble des données d'exposition par rapport à une population donnée. Plus la population exposée augmente, plus l'EQRS sera élevé

9

La suite du document propose de revenir sur les chiffres qui attisent les inquiétudes des usagers et les divergences d'analyses entre citoyens experts, non experts et institutions.

Nous commencerons par regarder le NO<sub>2</sub> puis les particules fines, pour observer rapidement les effets du projet sur le benzène et le monoxyde de carbone.

Etant donné que l'élément principal qui nous occupe concerne notre santé, ce sont les concentrations de ces polluants que nous allons reprendre.

Etant donné que nous interrogeons la pertinence du projet (et non la pertinence des projections des améliorations futures des motorisations) nous comparerons exclusivement la différence entre le projet et le fil de l'eau en 2030.

- Annexe C02 page 177 :

*pour le dioxyde d'azote les taux horaires sont au-dessus de la réglementation pour les scénarios « état actuel » et « futur avec projet » .*

*Pour les autres polluants, le scénario « 2030 avec projet » présente des concentrations plus élevées que le scénario actuel et le scénario fil de l'eau.*

*Il faut garder à l'esprit que si des axes routiers à forts rejets atmosphériques se retrouvent accolés, les concentrations obtenues à proximité de ces axes seront de ce fait majorées.*

*D'une manière générale, les concentrations en polluants sont plus importantes pour le scénario avec projet que celles du scénario au « Fil de l'eau ».*

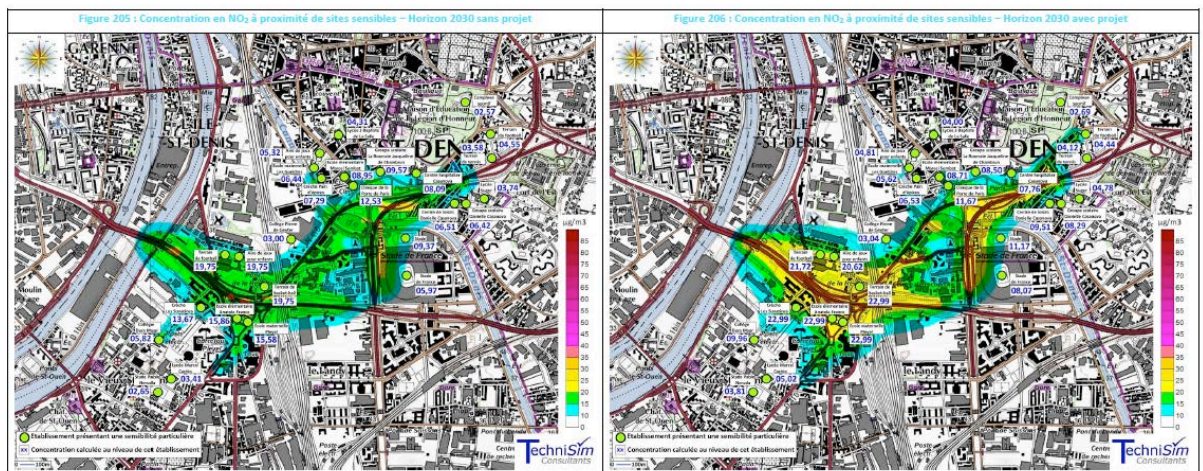
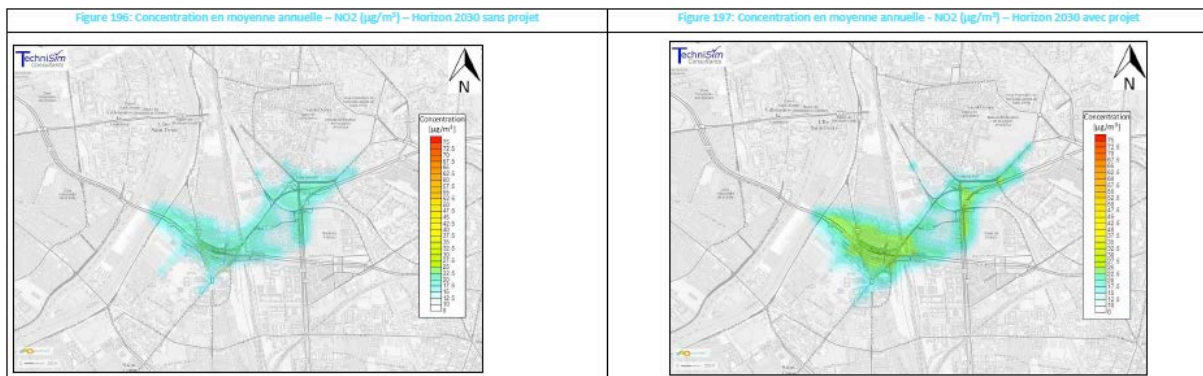


Tableau 47 : Modélisations du dioxyde d'azote au niveau des sites sensibles - Résultats horaires

NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	Etat actuel	2030 sans projet	2030 avec projet
<b>Moyenne horaire</b>			
<b>Valeur limite</b>	<b>200 µg/m<sup>3</sup> pour la moyenne horaire</b>		
<b>MAXIMUM DANS LE DOMAINE D'ETUDE</b>	<b>388,53</b>	<b>186,44</b>	<b>244,44</b>
Ecole maternelle Les Gueldres	116,2	58,90	50,84
Aire de jeux pour enfants	99,3	58,78	54,11
Ecole élémentaire Marcel Sembat	198,5	77,58	77,69
Clinique de la Porte de Paris	248,5	103,79	102,79
Groupe scolaire La Roseraie Jacqueline de Chambrun	232,7	92,78	85,61
Centre hospitalier Casanova	220,9	77,19	74,86
Centre de loisirs Danielle Casanova	372,3	81,44	121,32
Groupe scolaire Danielle Casanova	319,7	84,17	107,77
Stade	388,5	117,94	126,22
STADE de FRANCE	227,7	74,63	97,38
Terrain de basket-ball	309,3	186,44	244,44
Aire de jeux pour enfants	236,7	186,44	238,10
Terrain de football	297,6	186,44	244,44
Ecole élémentaire Anatole France	207,5	166,29	244,44
Ecole maternelle Pleyel	202,5	145,96	244,44
Lycée Marcel Cachin	44,8	43,63	60,04
Crèche Les Sonatines	212,2	171,55	244,44
Crèche Pain d'épices	126,7	66,92	61,85
Terrain de tennis	77,6	34,66	42,41
Terrain de football	87,5	56,41	51,89
Lycée Suger	388,5	49,48	70,90
Complexe sportif	149,5	33,10	32,27
Lycée J-Baptiste de La Salle	230,0	60,69	58,69
Collège Pierre de Geyter	172,3	44,53	39,93
Collège Dora Maar	275,0	72,79	106,40
Stade Pablo Neruda	129,5	31,84	45,59

-> ce tableau montre sans équivoque que les seuils sont majorés sur la quasi-totalité de Pleyel : le groupe scolaire Anatole France mais également la crèche rue Ampère enregistrent mêmes des dépassements supérieurs à ce que l'on connaît aujourd'hui (où les Excès de Risque Individuel sont présentés comme 20 fois supérieurs aux seuils de l'OMS).

On notera également que le projet augmente les pollutions sur les 2/3 du territoire, y compris sur le Stade de France, Porte de Paris et Lamaze.

-> **définition** : « Le NO<sub>2</sub> est mortellement toxique (40 fois plus que le CO, 4 fois plus que le NO). Il pénètre profondément dans les poumons et est soluble dans l'eau.

Les pics de concentrations sont plus nocifs qu'une même dose étalée sur une longue période. Le NO est un gaz irritant pour les bronches, il réduit le pouvoir oxygénateur du sang». (Oxydes d'azote - NO<sub>x</sub>, CITEPA).

Outre les zones de dépassements identifiées dans le tableau ci-dessus, on peut observer une hausse des concentrations sur la majorité des autres points du territoire, comme au niveau du Stade de France qui prévoit une hausse de 30% des pics de NO<sub>2</sub> lié au projet par rapport au fil de l'eau.

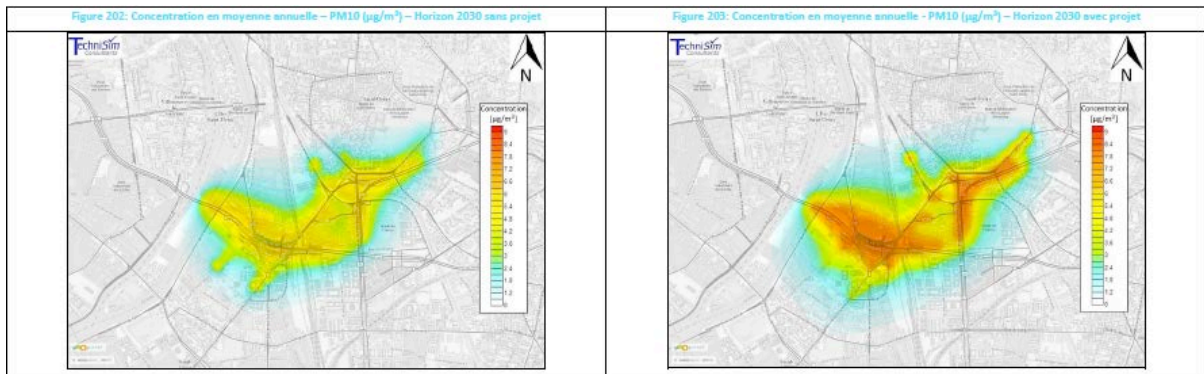
➔ **Q12** : A ce titre, comment se fait-il que l'opposition systématique faite à nos demandes est « ne rien faire serait pire » ? D'après l'ensemble des documents, pour le territoire de Saint-Denis, le bénéfice du projet d'un point de vue de notre santé n'est pas avéré.

De même, voici ce que l'étude d'impact présente pour l'évolution des autres polluants :

Tableau 49 : Modélisations des PM10 au niveau des sites sensibles - Résultats journaliers

PM10 (µg/m³)	Etat		2030
	actuel	sans projet	avec projet
<b>Moyenne journalière</b>			
<b>Valeur limite</b>	<b>50 µg/m³ pour la moyenne horaire</b>		
<b>MAXIMUM DANS LE DOMAINE D'ETUDE</b>	33,91	24,7	<b>34,27</b>
Ecole maternelle Les Gueldres	10,27	7,32	8,56
Aire de jeux pour enfants	8,15	6,19	7,27
Ecole élémentaire Marcel Sembat	11,47	8,26	8,80
Clinique de la Porte de Paris	16,08	11,13	10,91
Groupe scolaire La Rosaire Jacqueline de Chambrun	22,19	13,63	13,10
Centre hospitalier Casanova	22,30	10,94	12,26
Centre de loisirs Danielle Casanova	29,30	10,69	17,02
Groupe scolaire Danielle Casanova	25,06	9,84	14,19
Stade	27,20	12,23	17,31
STADE de FRANCE	19,63	9,44	14,22
Terrain de basket-ball	22,74	24,70	34,27
Aire de jeux pour enfants	17,91	20,01	34,27
Terrain de football	22,43	24,70	34,27
Ecole élémentaire Anatole France	25,59	22,79	34,27
Ecole maternelle Pleyel	22,03	19,88	34,27
Lycée Marcel Cachin	8,52	7,04	10,44
Crèche Les Sonatines	27,61	24,70	34,27
Crèche Pain d'épices	10,54	8,83	9,03
Terrain de tennis	17,20	8,21	11,27
Terrain de football	14,19	8,03	9,19
Lycée Suger	17,28	7,19	10,88
Complexe sportif	7,60	4,70	5,56
Lycée J-Baptiste de La Salle	8,92	6,75	6,86
Collège Pierre de Geyter	6,38	4,49	5,16
Collège Dora Maar	12,48	10,72	16,39
Stade Pablo Neruda	7,13	5,75	8,18

-> la concentration des particules fines augmentent quasiment partout par rapport au fil de l'eau, sur tous les secteurs, allant presque doubler les concentrations par endroit.



- C02 page 185 :

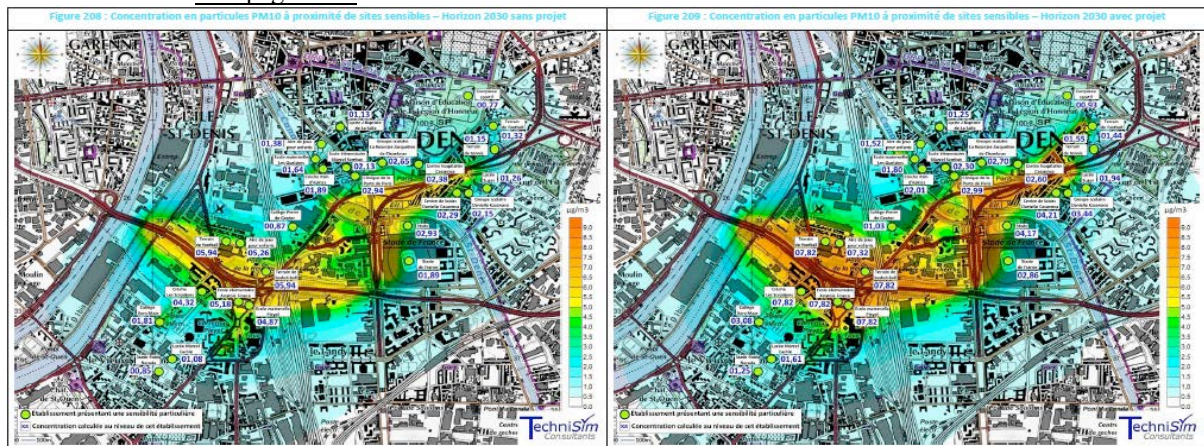


Tableau S1 : Modélisations du benzène au niveau des sites sensibles - Résultats annuels

Benzène ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Etat actuel	2030 sans projet	2030 avec projet
<b>Moyenne annuelle</b>			
<b>Valeur limite</b>	<b>5 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math> pour la moyenne annuelle</b>		
<b>MAXIMUM DANS LE DOMAINE D'ÉTUDE</b>	3,15E-01	6,46E-02	7,28E-02
Ecole maternelle Les Gueldres	8,74E-02	2,04E-02	1,68E-02
Aire de jeux pour enfants	7,40E-02	1,71E-02	1,45E-02
Ecole élémentaire Marcel Sembat	1,34E-01	2,89E-02	2,62E-02
Clinique de la Porte de Paris	1,80E-01	4,01E-02	3,50E-02
Groupe scolaire La Roseraie Jacqueline de Chambrun	1,88E-01	3,25E-02	2,67E-02
Centre hospitalier Casanova	1,87E-01	2,82E-02	2,50E-02
Centre de loisirs Danielle Casanova	2,55E-01	2,35E-02	3,55E-02
Groupe scolaire Danielle Casanova	2,22E-01	2,30E-02	2,95E-02
Stade	2,87E-01	3,27E-02	3,62E-02
STADE de FRANCE	1,53E-01	2,04E-02	2,54E-02
Terrain de basket-ball	2,50E-01	6,46E-02	7,28E-02
Aire de jeux pour enfants	1,99E-01	6,46E-02	6,12E-02
Terrain de football	2,34E-01	6,46E-02	6,53E-02
Ecole élémentaire Anatole France	2,28E-01	5,34E-02	7,28E-02
Ecole maternelle Pleyel	2,06E-01	5,08E-02	7,28E-02
Lycée Marcel Cachin	5,33E-02	1,13E-02	1,49E-02
Crèche Les Sonatines	2,15E-01	4,64E-02	7,28E-02
Crèche Pain d'épices	1,03E-01	2,34E-02	1,96E-02
Terrain de tennis	9,25E-02	1,26E-02	1,42E-02
Terrain de football	9,34E-02	1,59E-02	1,47E-02
Lycée Suger	1,15E-01	1,33E-02	1,69E-02
Complexe sportif	5,31E-02	8,83E-03	8,71E-03
Lycée J-Baptiste de La Salle	6,31E-02	1,40E-02	1,21E-02
Collège Pierre de Geyter	4,60E-02	9,69E-03	9,20E-03
Collège Dora Maar	9,39E-02	1,98E-02	3,08E-02
Stade Pablo Neruda	4,23E-02	8,76E-03	1,14E-02

-> pour le benzène, augmentation significative sur Pleyel par rapport au fil de l'eau.

Tableau 53 : Modélisations du monoxyde de carbone au niveau des sites sensibles - Résultats horaires

CO (µg/m³)	Etat actuel	2030 sans projet	2030 avec projet
Moyenne journalière			
Valeur limite	10 000 µg/m³ pour la moyenne horaire		
MAXIMUM DANS LE DOMAINE D'ETUDE	725,47	244,73	321,9
Ecole maternelle Les Gueldres	226	76	65
Aire de jeux pour enfants	229	75	70
Ecole élémentaire Marcel Sembat	279	100	99
Clinique de la Porte de Paris	373	134	129
Groupe scolaire La Roseraie Jacqueline de Chambrun	448	122	111
Centre hospitalier Casanova	409	103	100
Centre de loisirs Danielle Casanova	630	115	176
Groupe scolaire Danielle Casanova	576	119	155
Stade	725	162	170
STADE de FRANCE	495	101	127
Terrain de basket-ball	515	245	322
Aire de jeux pour enfants	495	245	303
Terrain de football	598	245	322
Ecole élémentaire Anatole France	555	226	322
Ecole maternelle Pleyel	441	193	322
Lycée Marcel Cachin	140	56	78
Crèche Les Sonatines	668	224	322
Crèche Pain d'épices	259	87	79
Terrain de tennis	169	45	57
Terrain de football	231	70	67
Lycée Suger	361	71	110
Complexe sportif	128	44	42
Lycée J-Baptiste de La Salle	202	78	74
Collège Pierre de Geyter	157	56	51
Collège Dora Maar	235	95	134
Stade Pablo Neruda	111	42	59

-> pour le monoxyde de carbone, augmentation liée au projet autour de toutes les infrastructures sportives et scolaires.

Tableau S4 : Concentrations maximales obtenues pour les composés recommandés par l'ANSES ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

Famille	Composé	Etat actuel	2030 sans projet	2030 avec projet
<b>Maximum annuel</b>				
-	Ammoniac $\text{NH}_3$	3,76E-01	1,56E-01	1,65E-01
COVNM	Naphtalène	1,58E-01	1,03E-01	1,31E-01
	Propionaldéhyde	2,96E-01	8,93E-02	1,01E-01
	Ethylbenzène	5,53E-01	1,67E-01	1,88E-01
HAP	Indéno[1,2,3-cd]pyrène	2,03E-04	1,38E-04	1,76E-04
	Benzo[k]fluoranthène	2,01E-04	1,49E-04	1,90E-04
	Benzo[b]fluoranthène	2,54E-04	1,83E-04	2,33E-04
	Benzo[g,h,i]perylène	4,33E-04	2,89E-04	3,68E-04
	Fluoranthène	3,46E-03	2,34E-03	2,98E-03
	Pyrène	3,02E-03	2,04E-03	2,60E-03
	Benzo[j]fluoranthène	1,32E-04	1,35E-04	1,72E-04
	Benzo[a]anthracène	3,54E-04	2,37E-04	3,01E-04
	Acénaphthylène	2,79E-03	1,77E-03	2,25E-03
	Acénaphtène	3,73E-03	2,36E-03	3,01E-03
	Fluorène	1,81E-04	2,40E-04	3,08E-04
	Chrysène	6,23E-04	4,49E-04	5,73E-04
	Phénanthrène	7,26E-03	4,91E-03	6,24E-03
	Anthracène	4,31E-04	3,30E-04	4,21E-04
	Dibenzo[a,h]anthracène	4,52E-05	2,99E-05	3,80E-05

- *C02 page 188 :*

*Il est possible de remarquer que le scénario avec projet engendre des concentrations plus élevées que le scénario futur fil de l'eau, quelle que soit la substance étudiée*

*Bien que les concentrations des polluants préconisées par l'Anses soient, en majorité, plus favorables que celles de l'état actuel, la mise en place du projet à l'horizon futur entraînera des augmentations de l'ordre de 25 % des concentrations par rapport à la situation au « Fil de l'eau ».*

*A nouveau, cette augmentation provient essentiellement de la modification des axes routiers, qui vont sensiblement concentrer les polluants dans la zone de l'échangeur Pleyel.*

*Une partie des concentrations les plus élevées, dont les particules  $\text{PM}_{10}$ , et les métaux, sont retrouvées à l'horizon 2030 avec projet.*

*En d'autres termes, la redistribution des flux de véhicules ainsi que le réagencement de la voirie du secteur entraînent un accroissement des concentrations de polluants dans certaines zones du domaine d'étude.*

- ➔ **Q13 :** Nous demandons à la commission d'enquête d'interroger la DIRIF afin qu'elle réponde aux questions suivantes : le projet entraîne-t-il une exposition des habitants à des concentrations supérieures à celles du fil de l'eau et ce jusqu'au Stade de France et le secteur Lamaze ?
- ➔ **Q14 :** Quelles mesures précises envisage la DIRIF pour empêcher ce phénomène ?
- ➔ **Q15 :** Dans l'éventualité où le projet actuel n'irait pas à son terme et entre maintenant et l'horizon 2030, que prévoient la DIRIF, le ministère de la transition écologique, la ville de Saint-Denis et Plaine Commune pour surveiller et rétablir une qualité de l'air compatible avec un état de bonne santé ?

7. Des chiffres qui ne reflètent pas le niveau total de dangerosité pour la santé, avec un projet plus néfaste (de part des concentrations plus élevées) qu’au fil de l’eau sur de nombreux composants:

- annexe C02 page 176 :

« Nota Bene : Ces résultats ne considèrent que l’effet des émissions des brins considérés. La pollution de fond n’est donc pas prise en compte. »

Tableau 45 : Concentrations maximales obtenues pour les composés de la circulaire du 25 février 2005 ne faisant pas l’objet d’une réglementation ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

Composés indiqués dans la circulaire du 25 février 2005 et ne faisant pas l’objet d’une réglementation				
Composés	Pas de temps	Etat	2030	2030
		Actuel	Fil de l’eau	Avec projet
Acétaldéhyde	Année	2,35E-01	1,16E-01	1,26E-01
Acroléine	Année	1,18E-01	6,20E-02	6,65E-02
Butadiène (1,3)	Année	8,78E-02	2,61E-02	2,90E-02
Formaldéhyde	Année	4,55E-01	2,16E-01	2,34E-01
HAP	Année	4,24E-04	3,31E-04	4,20E-04
Baryum	Année	7,41E-04	7,17E-04	9,71E-04
Chrome	Année	3,78E-04	3,52E-04	4,25E-04
Mercure	Année	9,11E-05	9,06E-05	1,05E-04

Tableau 44 : Concentrations maximales obtenues pour les composés faisant l’objet d’une réglementation ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

Composés faisant l’objet d’une réglementation					
Composés	Pas de temps	Etat Actuel	2030	2030	Réglementation
			Fil de l’eau	avec projet	
Dioxyde d’azote	Année	80,16	19,75	22,99	40
	Heure	388,53	186,44	244,44	200
Particules PM10	Année	7,68	5,94	7,82	40
	Jour	33,91	24,70	34,27	50
Particules PM2,5	Année	2,17	0,21	0,25	25
Dioxyde de soufre	Année	0,14	0,12	0,14	50
	Jour	0,66	0,47	0,65	125
	Heure	1,51	1,15	1,57	350
Monoxyde de carbone	Année	70,16	25,73	29,73	-
	Heure	725,47	244,73	321,90	10 000
Benzène	Année	3,15E-01	6,46E-02	7,28E-02	5
Plomb	Année	9,65E-07	7,11E-07	8,29E-07	0,5
B[a]P	Année	1,03E-04	1,02E-04	1,28E-04	1 E-03
Arsenic	Année	4,68E-06	4,27E-06	6,02E-06	6 E-03
Cadmium	Année	7,36E-05	6,08E-05	8,08E-05	5 E-03
Nickel	Année	1,50E-04	1,33E-04	1,67E-04	20 E-03

➔ **Q16** : Ainsi nous souhaitons avoir une précision claire de la DIRIF : tous ces chiffres calculés sont le reflet de l’exposition totale des populations à ces polluants ou certaines populations peuvent-elles être exposées à des taux supérieurs à ceux définis dans l’étude d’impact (par des effets cumulés ou des concentrations plus élevées par endroit que les moyennes calculées) ?



## 8. Des affirmations qui entretiennent la confusion :

- Annexe C02 PAGE 188 :

« Pour ce polluant [NO<sub>2</sub>], les teneurs des horizons futurs diminuent par rapport à l'état actuel pour passer sous la valeur limite annuelle réglementaire »

En disant cela, le maître d'ouvrage masque, à notre sens, une réalité de l'enjeu de ce projet qui est : ce projet dégrade-t-il la situation des concentrations horaires (les pics) de NO<sub>2</sub> par rapport au fil de l'eau ? A noter que malgré ce constat, aucune campagne de mesure in situ de ces taux n'a été réalisée (uniquement des mesures et extrapolations basées sur des moyennes). C'est pourtant l'enjeu principal pour la santé humaine pour ce polluant (les pics étant plus dangereux que les concentrations moyennes).

- ➔ **Q17** : Nous demandons donc au maître d'ouvrage de financer des mesures et un monitoring des pics de concentrations sur la bande d'étude, à commencer par le secteur Pleyel.
- ➔ **Q18** : Nous souhaitons également un discours plus explicite sur l'impact du projet, avec la présentation de valeurs absolues qui permettent d'identifier clairement les améliorations et dégradations imputables au projet et celles inhérentes aux autres mesures (motorisation, ZFE, report modal).

- Annexe C02 PAGE 218 :

Tableau 80: Comparaison aux recommandations de l'OMS pour les effets aigus

	NO <sub>2</sub>	PM10	PM2.5
Recommandations de l'OMS	Horaire : 200 µg/m <sup>3</sup>	Journalière : 50 µg/m <sup>3</sup>	Journalière : 25 µg/m <sup>3</sup>
Crèche	Seuil respecté	Seuil respecté	Seuil respecté
Maternelle	Seuil respecté	Seuil respecté	Seuil respecté
Primaire	Seuil respecté	Seuil respecté	Seuil respecté
Collège	Seuil respecté	Seuil respecté	Seuil respecté
Lycée	Seuil respecté	Seuil respecté	Seuil respecté
Hôpital	Seuil respecté	Seuil respecté	Seuil respecté
Terrain de sport en extérieur	Seuil respecté	Seuil respecté	Seuil respecté

Ce tableau est erroné et entretient la confusion : les taux horaires de NO<sub>2</sub> ne sont pas respectés dans plusieurs établissements scolaires, contrairement à ce qui est avancé dans la première colonne du tableau 80.

- ➔ **Q19** : Le maître d'ouvrage peut-il confirmer qu'il s'agit d'une erreur ou nous donner une explication sur la divergence entre le tableau 47 et la première colonne du tableau 80 ?

- Annexe C02 PAGE 189 :

*Le scénario projet est le moins émetteur de polluants mais, du fait des modifications de voiries, il est également celui qui présente des concentrations maximales simulées les plus élevées sauf pour le NO<sub>2</sub>, les PM<sub>2,5</sub>, le CO le benzène et le plomb.*

-> cette formulation induit en erreur car ces polluants sont moins concentrés avec projet que l'état actuel mais restent plus concentrés que le fil de l'eau (C'est la seule comparaison utile et valable pour justifier les choix d'investissements)

9. La définition des mesures efficaces pour solutionner les problèmes soulevés d'après le maître d'ouvrage :

- Annexe C02 PAGE 189 :

*Le projet modifie la répartition des flux de véhicules et donc la répartition géographique des émissions issues des véhicules. Aussi, les émissions peuvent globalement diminuer, tout en augmentant à l'échelle locale pour certains brins.*

-> nous le dénonçons depuis novembre 2017. Nous définissons ce constat comme "intolérable et discriminant". C'est ce qui guide en partie nos contre-propositions citoyennes afin de résoudre ces problèmes de concentrations tout en respectant mieux les objectifs de mobilités douces et d'insertion urbaine du projet.

- C02 page 188 :

*A Présentation des différentes mesures*

*Agir sur les cibles : Eloigner les sites sensibles et les zones à forte densité de population des axes routiers à fort trafic. [...]*

*Le second levier d'action est l'éloignement des cibles. En effet, les concentrations en polluants diminuent en fonction de la distance à la source par dispersion.*

*La création de zones tampons est également préconisée dans certain cas. Ces zones, généralement des espaces végétalisés, permettent la capture des polluants*

*B Mesures démontrant une réelle efficacité*

*[...] Diminuant la congestion de la route.*

*[...] Des études récentes mentionnent qu'aucune de ces solutions actuelles en matière de protection envers la pollution atmosphérique (haies végétales, écrans anti-bruit, revêtements catalytiques, asphaltes poreux, etc.) ne peut être préconisée dans l'objectif de réduire efficacement la pollution atmosphérique. (C02 page 193)*

-> d'où la proposition de supprimer la bretelle 8b, réduire la vitesse et le nombre de voies sur l'A86, décaler la nouvelle bretelle de sortie sur Camille Moke (>300 m des lieux de vie), passer les flux sur Poulbot et piétonniser la place Pleyel avec parc attenant, pour absorber le bruit et capter les polluants.

**➔ DES MESURES QUI ÉLOIGNENT LES SOURCES DES CIBLES**

## 10. Des risques sanitaires majorés pour les riverains et usagers :

- C02 page 202 :

### 6.6.4.4 Indice Pollution Population [IPP]

Tableau 56 : Indice Pollution Population

	2015 Etat actuel	2030 Sans projet	2030 Avec projet
Dioxyde d'azote	859 003	201 275	254 059
Benzène	3 350	668	777
Particules PM10	81 239	58 987	82 072

- + 26% [d'augmentation] pour le dioxyde d'azote par rapport au scénario fil de l'eau
- + 16% [d'augmentation] pour le benzène par rapport au scénario fil de l'eau
- + 39% [d'augmentation] pour les particules PM10 par rapport au scénario fil de l'eau

-> indice pollution population (IPP) totalement minoré par la non prise en compte de l'ensemble de la population à l'horizon 2030 :

« La construction de cet indice repose sur le croisement des concentrations en polluants avec les données de population INSEE (données carroyées – maille de 200 mètres). »

Il sera en réalité, en comptant les programmes immobiliers, le taux de naissance, les usagers de la gare, les touristes, les travailleurs et les riverains, à reprendre avec une population, exposée aux nuisances du projet, 4 fois supérieure au chiffre pris en compte dans l'étude d'impact pour l'horizon 2030.

Avec, sur une bande d'étude de 200 mètres incluant la rue Saulnier (qui est un enjeu majeur des circulations entre A1 et A86 à cet horizon), la prévision de 20 000 habitants, 70 000 salariés (exposés 8h/jour aux pollutions de la bande d'étude et notamment aux heures de pointe) ainsi que 250 000 voyageurs/jour dont 137 usagers entrants/minute dans la gare du Grand Paris express aux heures de pointe, ce sont 44 000 personnes qu'il nous semblent devoir intégrer le calcul d'IPP.

Donc si les émissions diminuent, la population exposée augmente fortement. Ce qui peut grandement remettre en question les bénéfices que ce projet amène pour la santé humaine. En tout état de cause, les tableaux ci-après démontrent sans équivoque que le projet semble dégrader la situation par rapport au fil de l'eau, a moins pour les 3 polluants suivants : benzène, PM10 et NO2. Ceci nous semble ne pas être cohérent avec les conclusions du Maître d'ouvrage.

➔ **Q20** : Nous souhaitons donc des précisions sur les trois points suivants :

- Le détail de la bande d'étude prise en compte (barreau de la Courneuve ? Rue Saulnier ?) ;
- Une analyse fine et récente de la prévision du chiffre de population exposée en lien avec les autres projets d'aménagements ;
- Un mémo pédagogique pour expliquer comment des IPP peuvent être augmentés par le projet (par rapport au fil de l'eau) et permettre malgré tout de conclure que le projet améliorerait la situation par rapport au fil de l'eau.

Figure 220: Indice IPP – Benzène

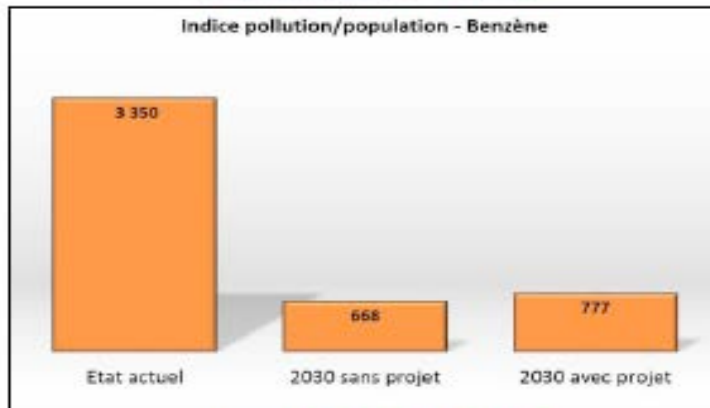


Figure 221: Indice IPP – PM10

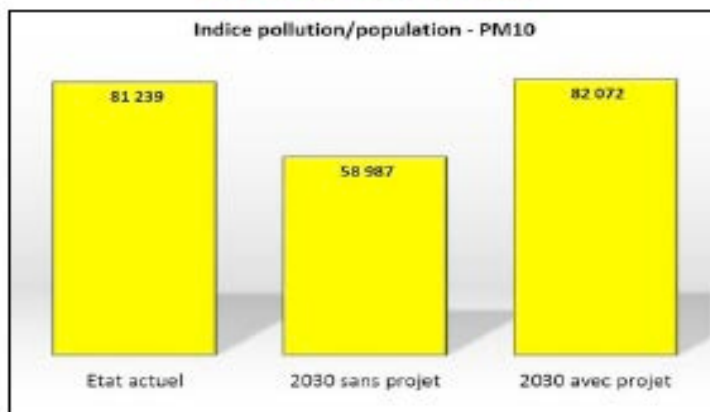
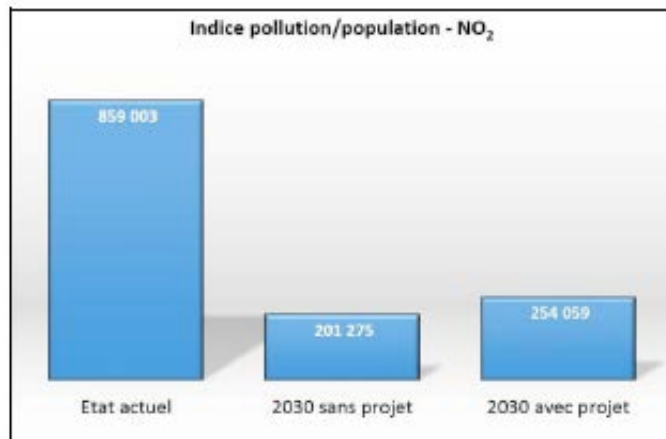


Figure 219: Indice IPP – Dioxyde d'azote



→ **Q21** : Nous demandons au Maître d'ouvrage de communiquer les chiffres corrigés des IPP pour les différents composants à l'horizon projet 2030 avec la mise à jour du chiffre de population de 44 000 habitants. Si ce chiffre n'est pas considéré comme exact par le maître d'ouvrage nous demandons que le calcul qui l'amène à un chiffre différent soit détaillé avec l'ensemble des programmes immobiliers implantés sur une carte à l'échelle du projet. Nous souhaitons que la désignation de chaque bâtiment soit précisée (hôtels, équipements sensibles, bureaux, habitations...) et qu'une matérialisation de l'impact sanitaire (bruit et pollutions de l'air) de chaque route soit ajouté.

## 11. les îlots de chaleur :

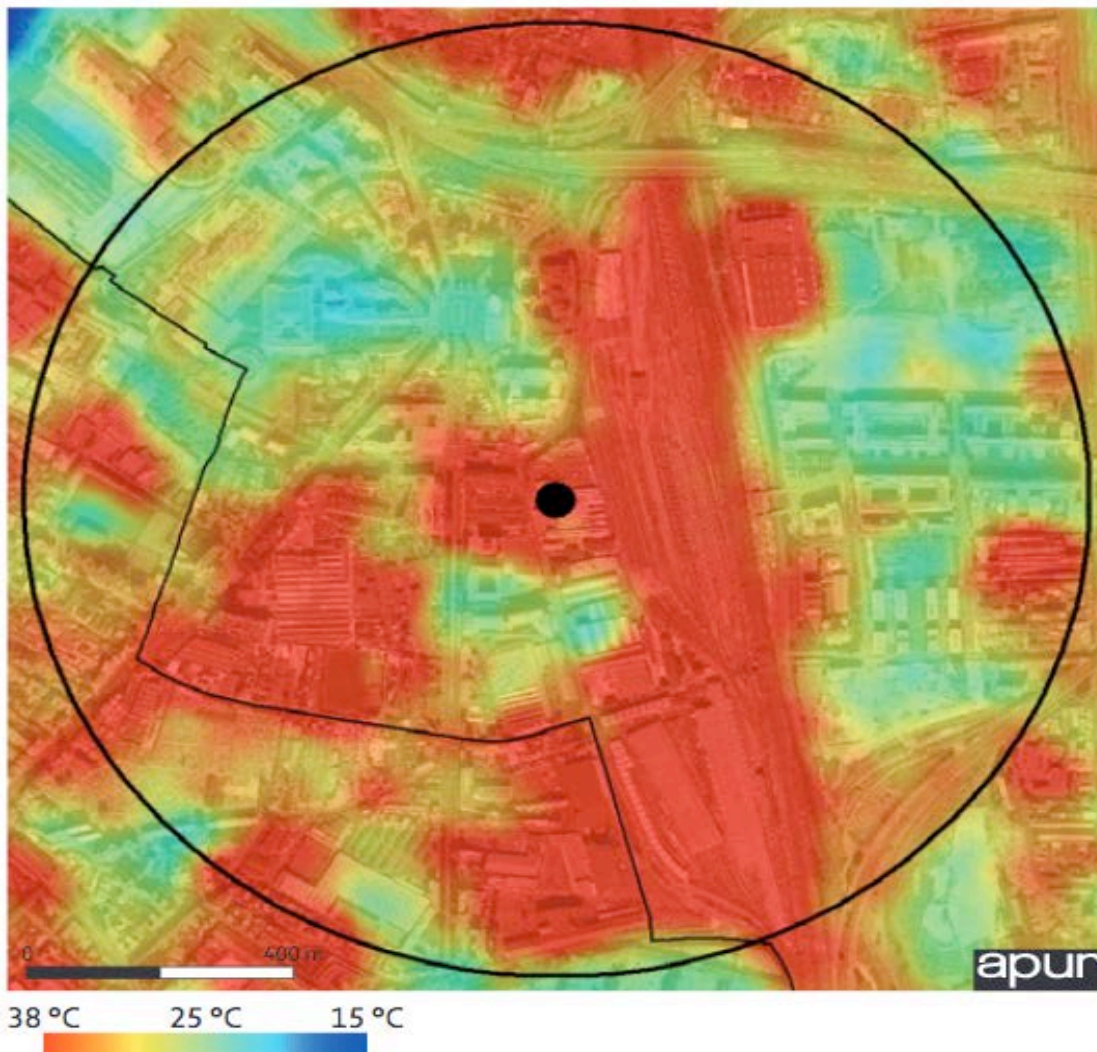
- C02 page 221 :

*Le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale. Des variations d'ordre microclimatiques sont toutefois possibles, du fait des modifications du bilan énergétique au voisinage du sol entraînées par le projet : imperméabilisation des sols, aménagement des voiries, etc.*

*Le projet n'est pas vulnérable aux EICU en tant que tel. Toutefois l'augmentation de la chaleur par ces EICU aura des répercussions sur le projet (infrastructure routière) et participera au surcoût annuel pour l'entretien.*

- **Q22** : Selon notre lecture, il n'y a pas d'îlot de chaleur créé à l'échelle du projet mais augmentation de ceux-ci à l'échelle de Pleyel. Nous demandons donc au Maître d'ouvrage les cartes thermiques sur lesquelles il s'est appuyé avec des notes explicatives pour le quartier Pleyel. La partie descendante du Bd A.France le long du groupe scolaire A.France ainsi que le carrefour Pleyel nous semblent présenter un risque majeur d'augmentation des îlots de chaleur par le dimensionnement de la voirie et la suppression de la fontaine. Pouvons-nous avoir le détail des cartes thermiques avec et sans projet ?

### Thermographie d'été (température au sol le 20 août 2010 à 10h30)



## 12. Les risques de cancer :

Comme expliqué plus haut, à la lecture de la méthode, les chiffres et conclusions semblent construits sur la base des émissions de polluants des trafics issus des autoroutes et non pas sur l'ensemble des polluants de l'air additionnés à ceux de l'autoroute. Ces chiffres sont donc, vraisemblablement beaucoup plus élevés. Ce qui, en terme « d'obligation de moyens » de la mairie et de l'Etat est beaucoup plus engageant.

Les chiffres suivants représentent des taux moyens journaliers et annuels donc représentent le risque global de vivre sur le secteur causé par l'échangeur.

C'est une moyenne entre Porte de Paris et Pleyel, ce qui veut dire que les personnes à proximité des bretelles de l'A86 (comme le groupe scolaire A.France) connaîtront des taux de risque bien plus élevés que les moyennes annoncées dans cette étude d'impact .

- ➔ **Q23 :** Nous demandons donc des analyses plus fines de ces moyennes par tronçon de rue afin d'évaluer la dangerosité du projet dans le détail et ainsi pouvoir prendre les contre-mesures adéquates pour chaque zone. Par exemple, nous souhaitons connaître l'ERI (excès de risque individuel) pour les 700 enfants du groupe scolaire A.France/ Pleyel à l'horizon actuel (2019), au fil de l'eau en 2030 et avec projet (B optimisée) en 2030. Nous pourrions ainsi mieux appréhender si le projet génère un risque ou un mieux pour ce groupe scolaire. Nous souhaitons que ces mêmes calculs soient publiés pour les riverains de la rue du Dr Poiré, pour le Bd Anatole France au niveau de la Place des pianos, du Bd de la Libération au niveau du croisement avec la rue Calon et de tous les établissements sensibles identifiés. Nous demandons un monitoring de la qualité de l'air via des capteurs nouvelle génération et une plateforme en temps réel (coût d'environ 300 000 euros).
- ➔ **Q24 :** Nous souhaitons également que la proposition alternative portée à l'enquête publique par le collectif Pleyel À Venir puisse bénéficier de ce même calcul pour apprécier les forces et faiblesses des solutions proposées.

- annexe H, page 88 :

*"La mise en place du projet n'induit pas de risque supplémentaire à l'échelle de la bande d'étude et, a contrario, diminue les risques.  
Néanmoins, l'indice de risque cancérogène global par inhalation est jugé comme étant significatif sur l'ensemble de la bande d'étude."*

Comparaison du risque respiratoire pour les populations dans l'aire du projet :

	Fonction atteinte	ERI pollution de fond seule	Type de valeur	Stade du Landy	Primaire Robespierre	Maternelle du Lendit
Total (sans conc de fond)		2,05E-04	Actuel	1,95E-06	1,36E-06	1,72E-06
			Sans Projet	1,92E-06	1,24E-06	1,58E-06
			Avec Projet	1,69E-06	1,35E-06	1,70E-06

issu de l'étude d'impact de la ZAC Pleyel

L'état global du risque sur la zone serait 20 fois supérieur au seuil de l'OMS (cf ERI pollution de fond ci-dessus) dont la partie imputable aux autoroutes seraient :

État actuel (2015) : 14 fois supérieur au seuil d'intervention

-> 1,4 fois le seuil "inacceptable" (nécessitant une intervention immédiate)

2023 sans rien faire : 10 fois supérieur au seuil d'intervention

2023 avec projet : 9 fois fois supérieur au seuil d'intervention

2043 sans projet : 7,5 fois supérieur au seuil d'intervention

2043 avec projet : 6,8 fois supérieur au seuil d'intervention

On va donc diviser le risque par 2 en 25 ans mais essentiellement en comptant sur l'évolution des motorisations et on va dépenser 100 millions d'argent public pour se contenter d'un gain de 0,00017 sur le risque global de cancer pour les riverains tout en augmentant ceux sur Pleyel.

- ➔ **Il est nécessaire et même obligatoire (d'après les jurisprudences) que la ville, Plaine Commune et l'Etat mettent « dès à présent » en œuvre « toutes les mesures nécessaires » pour solutionner ce problème et créer des conditions de sécurité suffisante pour les populations exposées. C'est une demande forte de notre collectif au travers de cette enquête publique et des propositions que nous portons.**

- annexe C02 page 218 :

« En revanche, considérant les ERI cumulés, il est constaté qu'ils sont tous supérieurs à la valeur seuil de 10-5, et pour tous les scénarios.

En observant les composés dans le détail, il est possible de remarquer que les deux polluants principalement responsables de ces ERI élevés sont les particules diesel et le chrome.

Le scénario avec projet est supérieur de + 16% par rapport au scénario sans projet »

L'interprétation des résultats s'effectue ensuite par comparaison des niveaux de risque jugés socialement acceptables. Il n'existe pas, bien entendu, de seuil absolu d'acceptabilité, mais la valeur de 10-6 (soit un cas de cancer supplémentaire

Sur un million de personnes exposés durant leur vie entière) est considérée aux États-Unis comme le seuil de risque négligeable et 10-4 comme le seuil de l'inacceptable en population générale.

En France, l'InVS utilise la valeur de 10-5. Ce seuil de 10-5 est souvent retrouvé dans la définition des valeurs guides de qualité de l'eau de boisson et de qualité de l'air par l'OMS.

-> De plus, la méthode de calcul n'est pas représentative pour les habitants du quartier Pleyel puisqu'elle présente une moyenne entre porte de Paris et Pleyel pour calculer le risque alors que les concentrations seront très hautes sur Pleyel et masquées Porte de Paris par la fermeture des bretelles.

Figure 231: Quotients de dangers par organe cible – Scénario « Résident »

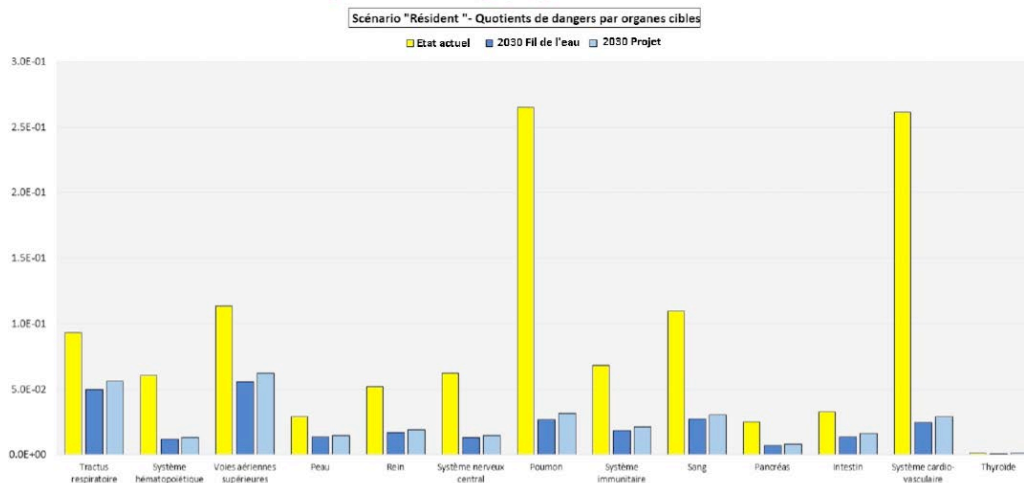
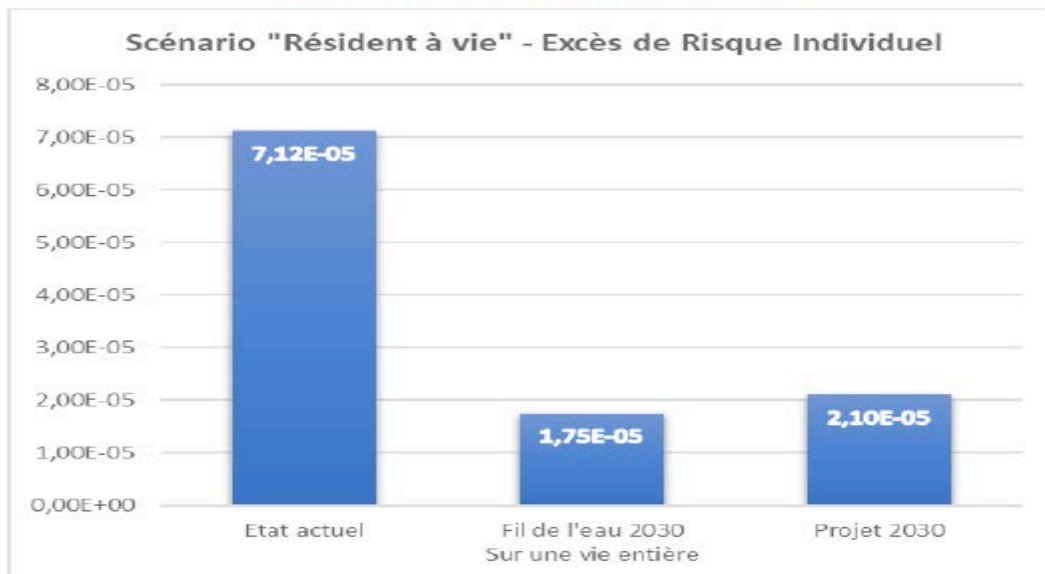


Figure 232: Excès de risque individuel cumulé



### 13. Des voies de mobilités douces et transports en commun non travaillées :

annexe B page 25 :

*« Aussi, aucun montant pour les aménagements paysagers n'est aujourd'hui arrêté ».*

La Haute Autorité Environnementale (HAE) : « recommande [...] de **confirmer la faisabilité des aménagements paysagers** projetés. ».

Cette remarque de l'HAE faisait suite au constat que des bassins de rétention semblaient nécessaires pour le retraitement des eaux de pluie et qu'ils risquaient d'empiéter sur des espaces fonciers à vocation d'espaces verts. Nous constatons que, sous couvert de « construire les aménagements avec les riverains », le Maître d'ouvrage semble n'avoir rien mis en œuvre pour s'assurer de pouvoir tenir ses engagements (financièrement et techniquement). Nous profitons de ce point pour signaler à la commission d'enquête que la DIRIF a refusé toute participation et rencontre de citoyen.ne.s entre Mars 2018 et aujourd'hui pour discuter de ces mobilités douces. En cela, nous n'avons aucune confiance sur l'engagement oral de la maîtrise d'ouvrage qui ne cesse de reporter et de conditionner le travail sur les espaces verts et les mobilités douces alors que ce travail aurait dû être préliminaire à tout projet de réaménagement.

- ➔ **Q25 :** Nous demandons donc au Maître d'ouvrage de mettre en œuvre des ateliers avec les citoyens pour accompagner le déploiement des espaces verts et mobilités douces, de s'engager sur les montants pris en charge et sur les solutions choisies pour garantir les porosités cyclables nord/sud et est/ouest.
- ➔ **Q26 :** Nous demandons également la description précise du déroulé des travaux qu'elle avait envisagé pour démonter la bretelle 8b (l'emprise exacte du chantier sur le talus, la localisation de la base chantier, la durée et les horaires de travaux, les mesures pour maîtriser les poussières de chantier, les études des pollutions des sols) pour connaître les risques d'exposition des populations en phase travaux.

C02 page 197 :

*Effets de la pollution du sol et du sous-sol sur la santé*

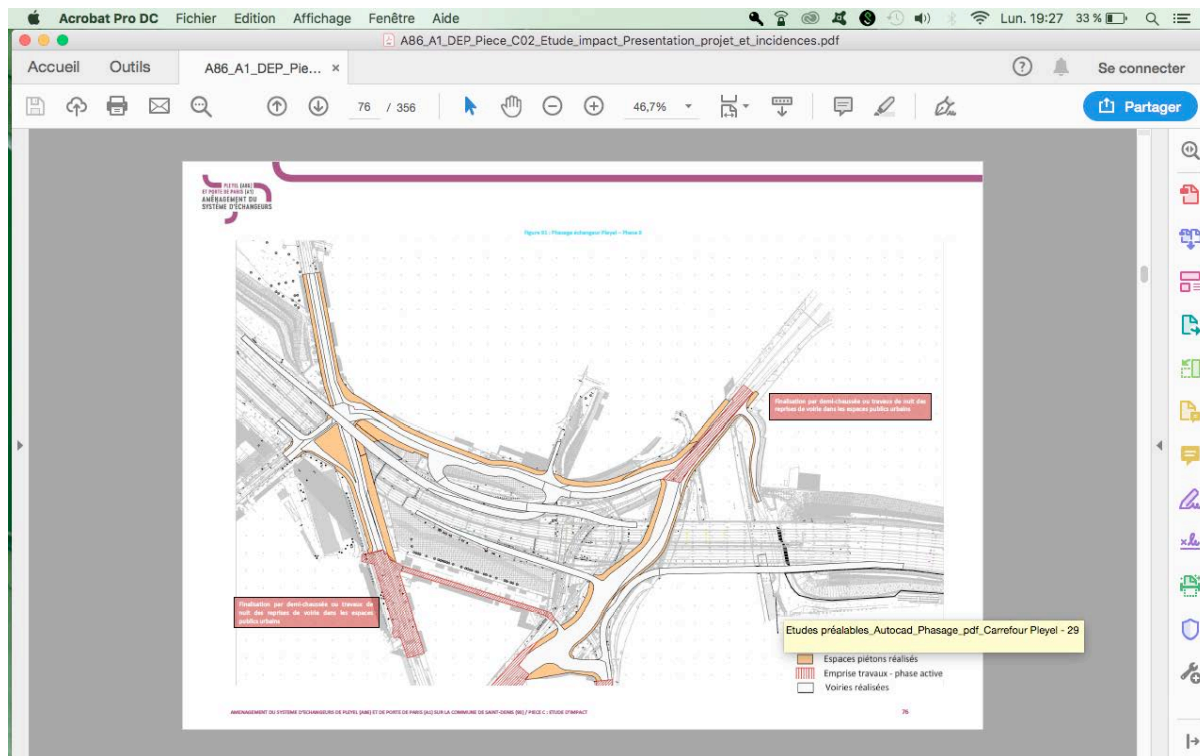
*Une étude spécifique sera menée ultérieurement afin d'identifier les secteurs concernés par cette problématique*



Autres questions :

La rue du Docteur Poiré et le talus entre les habitations et la bretelle 8b :

- Annexe CO2 page 76 :



→ **Q27** : Cette carte présente la rue du Dr Poiré comme une emprise de travaux, la maîtrise d'ouvrage pourrait-elle nous en expliquer la raison ?

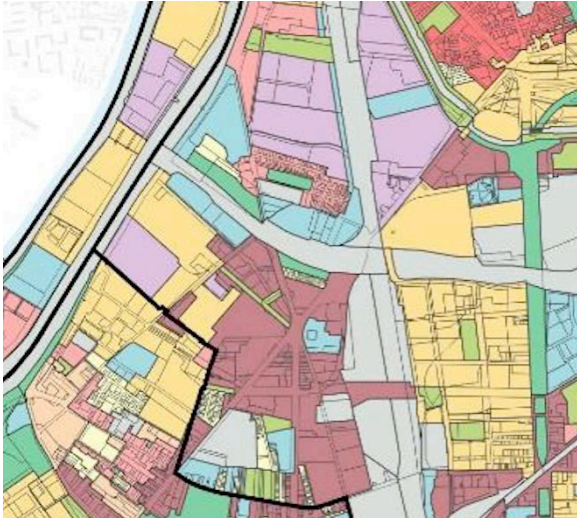
La concertation avait conclu à la sanctuarisation (terme prononcé par M.Ribay au nom de la ville de Saint-Denis devant tous les acteurs institutionnels) de l'espace entre les habitations de la rue du Docteur Poiré et la bretelle 8b (zone UVM) dans sa double fonction de sécurité pour les logements et réserve de biodiversité. En cela, Mme Degryse avait affirmé que la reconfiguration de la bretelle 8b se ferait à partir de l'autoroute, directement depuis la bretelle, sans que le chantier ne déborde sur le talus. La Dirif s'était également engagée à maintenir (et reconstruire à sa charge si nécessaire) les murs et grillages qui séparent cet espace boisé de l'espace public (à l'Ouest par un grillage entre cet espace UVM et le Bd de la Libération, à l'Est par un mur entre l'espace UVM et le cheminement piétons actuel).

Nous ne voyons pas le détail de ces engagements dans l'étude d'impact. La Dirif peut-elle clairement redéfinir ses intentions pour cette zone UVM (devant être classée zone N dans le PLUI selon les résultats de la concertation préalable) : en phase travaux d'une part et à l'horizon 2023 d'autre part.

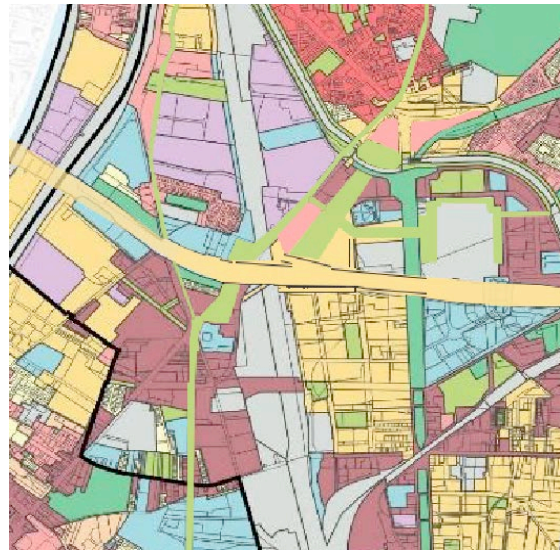
Nous rappelons, à toute fin utile, que cette zone UVM se situe sur un « corridor écologique » et qu'il présente une biodiversité remarquable pour le quartier (mésanges, troglodyte, rouge-gorge, ruchers, hérisson, libellules et de nombreuses espèces végétales). A ce titre, la commissaire enquêtrice l'avait identifié comme un espace à préserver lors de l'enquête publique sur le PLU en 2015 et cette définition a été reprise par le maire-adjoint du quartier lors de la concertation préalable lors du travail sur les variantes de la Dirif. C'est l'une des raisons qui ont amené l'ensemble des acteurs à acter l'abandon des variantes A,C et D.

Le PLUI prévoit, à rebours des engagements pris pendant la concertation sur le PLUI et les engagements pris lors de l'adoption du PLU, que cette zone puisse accueillir des équipements sportifs ou des bases chantier. L'engagement de sanctuarisation qui se matérialisait par le classement en « Zone N » de cet espace longeant la bretelle 8b semble avoir disparu « dans le dos des riverains » et sans aucune motivation. Le reste des talus autoroutiers du secteur ont quant à eux été classés zone N, alors qu'il n'y étaient pas jusqu'à notre présentation de projet alternatif aux services techniques de Plaine Commune.

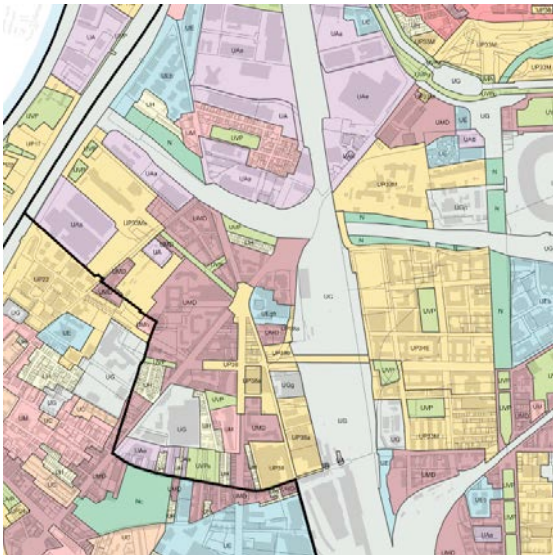
Ci-après 2 photos démontrant les modifications de zonages entre la concertation et le vote du PLUI arrêté.



projet de PLUI présenté lors de la phase de concertation



Carte citoyenne présentée lors de cette réunion du 17/12/2018



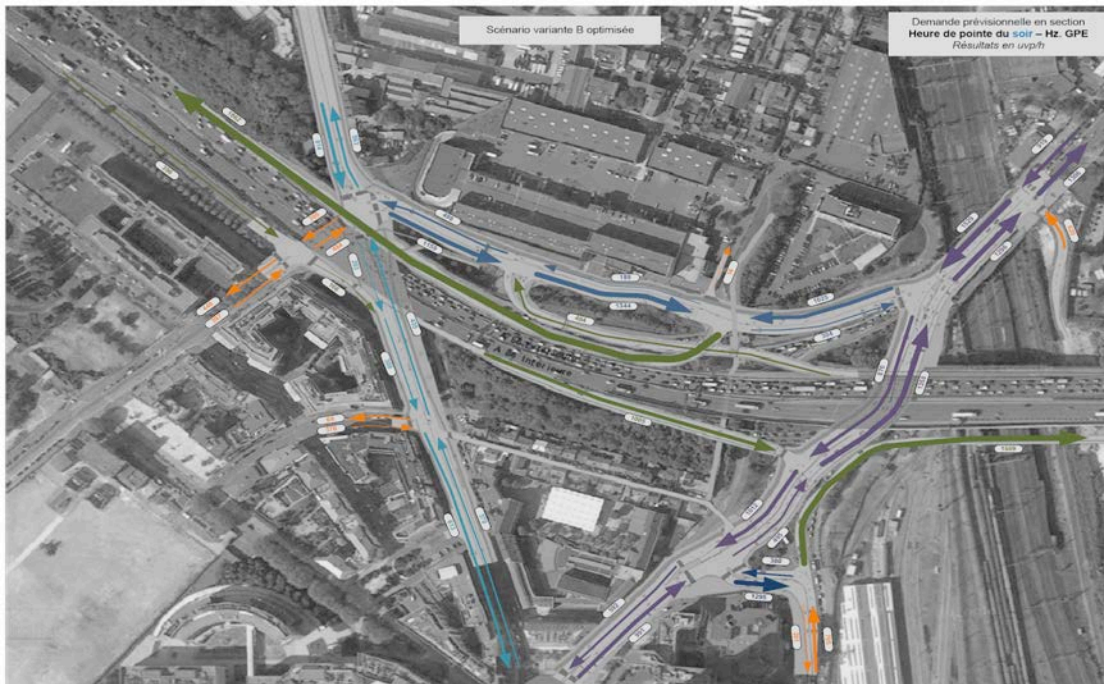
PLUI arrêté soumis au vote des élus en mai 2019.

Nous porterons cette réclamation dans le cadre de l'enquête publique sur le PLUI, mais ces documents sont portés à l'attention du Maître d'ouvrage afin de le questionner :

- ➔ **Q28 :** Est-il prévu une base chantier en arrière des habitations de la rue Dr Poiré ?
- ➔ **Q29 :** Est-il prévu que cet espace garde sa fonction actuelle de biodiversité ou y a-t-il eu des discussions pour l'ouvrir sur la ville ?
- ➔ **Q30 :** La ville ou Plaine commune s'est-elle portée acquéreur ou volontaire pour obtenir la maîtrise de cet espace ?

Des questionnements sur les modèles de trafic :

- Annexe CO2 page 158 :



- ➔ **Q31 :** D'où viennent les 795 UVP/h de Poulbot ? Les modèles de trafic sont beaucoup trop succincts et pas assez élargis pour permettre une bonne compréhension des circulations du secteur et du fonctionnement du diffuseur en lien avec le réseau local.
- ➔ **Q32 :** Peut-on avoir un document résumé sur les choix des données d'entrée pour les modèles fil de l'eau et projet 2030, ainsi qu'un résumé des chiffres qui diffèrent entre ces deux situations ? Ce afin de mieux appréhender les reports de modalités que le projet prévoit par rapport au fil de l'eau.
- ➔ **Q33 :** Nous demandons, et ce depuis 2018, les cartes de trafic avec la charge journalière par tronçon de l'ensemble du réseau magistral et local sur la bande d'étude et ce aux différents horizons (actuel, fil de l'eau 2024, Variante B optimisée 2030). Nous voulons savoir combien de véhicules par jour vont circuler sur les différentes voiries dans chaque sens. Les questionnements ci-dessus rappellent à quel point les cartes de trafic par brin en TMJA mis à jour avec des données 2019 (sur Pleyel, Porte de Paris, Lamaze et Stade de France, ainsi que le réseau magistral A1 et A86 jusqu'au barreau de la Courneuve) sont nécessaires à une bonne appropriation citoyenne du devenir des circulations sur le quartier.

- C02 page 46 :

*Si l'on additionne le nombre de véhicules sur l'ensemble de la voirie considérée, le scénario B n'est pas le plus élevé, il est troisième derrière le scénario A et D. Cependant, le nombre de véhicules totaux n'est pas le seul paramètre à prendre en compte lorsque l'on étudie le trafic : la longueur de la voie a également une importance*

*D'après la méthodologie COPERT IV, en dessous de 70km/h, plus le véhicule est lent plus il émet de polluants (cf. figure suivante pour les dioxydes d'azote).*

*Suivant les changements apportés par le projet, les émissions peuvent être modifiées (si augmentation ou diminution du trafic) ou déplacées (si suppression ou ajout de voies).*

Nous remettons ici ces trois paragraphes pour rappeler à quel point l'encombrement du réseau local peut avoir des effets néfastes sur la qualité de l'air et la santé humaine.

**LES EMPRISES DES ROUTES EN VILLE : (C02 page 161)**

Le collectif Pleyel À Venir pense que la réduction du nombre de voies et l'éloignement d'une dizaine de mètres sont des mesures qui ne répondent pas aux enjeux de santé humaine que le projet interroge.

Pour employer une métaphore, ces solutions sont comparables aux mesures anti-tabac des années 90 où les restaurateurs traçaient une ligne au milieu de leurs salles sans retraiter les fumées des espaces fumeurs, rendant ainsi la mesure parfaitement inefficace.

En France, c'est lorsque l'on a interdit de fumer dans les restaurants que le tabagisme passif a cessé dans ces lieux. Aujourd'hui, malgré quelques personnes réfractaires, une majorité des français s'accorde à dire qu'il ne faudrait pas revenir en arrière.

Et bien il en va de même avec l'éloignement des sources de pollutions (les voiries) des lieux de vie : en l'état actuel des connaissances, seul un éloignement de plus de 150 mètres permet de ramener les taux de concentrations des polluants au seuil dit de fond. Eloigner le bd A.France de 10 mètres du groupe scolaire du même nom ne devrait donc solutionner aucun des problèmes sanitaires soulevés. De même, les réductions de voiries proposées semblent majorer la congestion du réseau.

- ➔ **Q34 :** Nous souhaitons donc une analyse (avec mesure in situ initiale des pics de concentrations horaires de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, benzène et CO) de ces voiries à l'horizon actuel, au fil de l'eau en 2030, avec projet en 2030 et avec les optimisations proposées par le département à l'horizon 2030. Nous pourrions ainsi mieux appréhender l'efficacité des mesures proposées par le département, la ville de Saint-Denis et Plaine Commune. Nous souhaitons que ce même travail soit effectué pour la proposition alternative.

Figure 174 : Réduction de profil sur Anatole France entre Pleyel et le barreau Poulbot

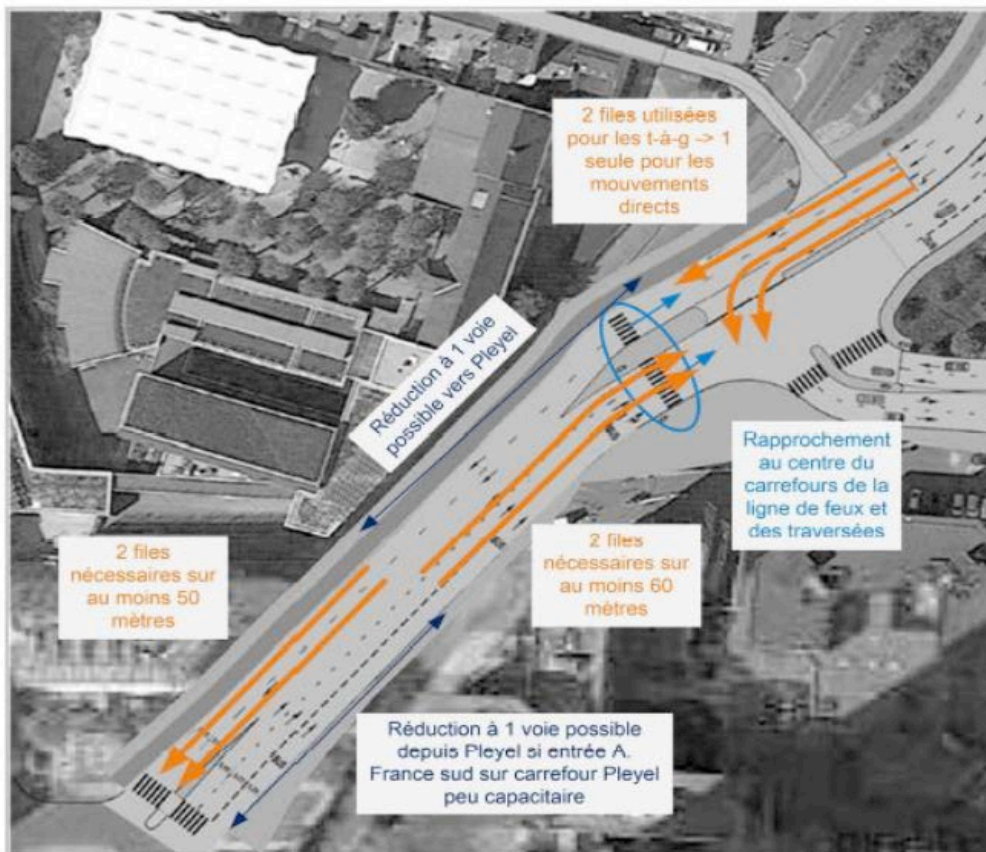


Figure 170 : Réduction d'une voie sur le boulevard de la Libération au Sud de la rue Faraday

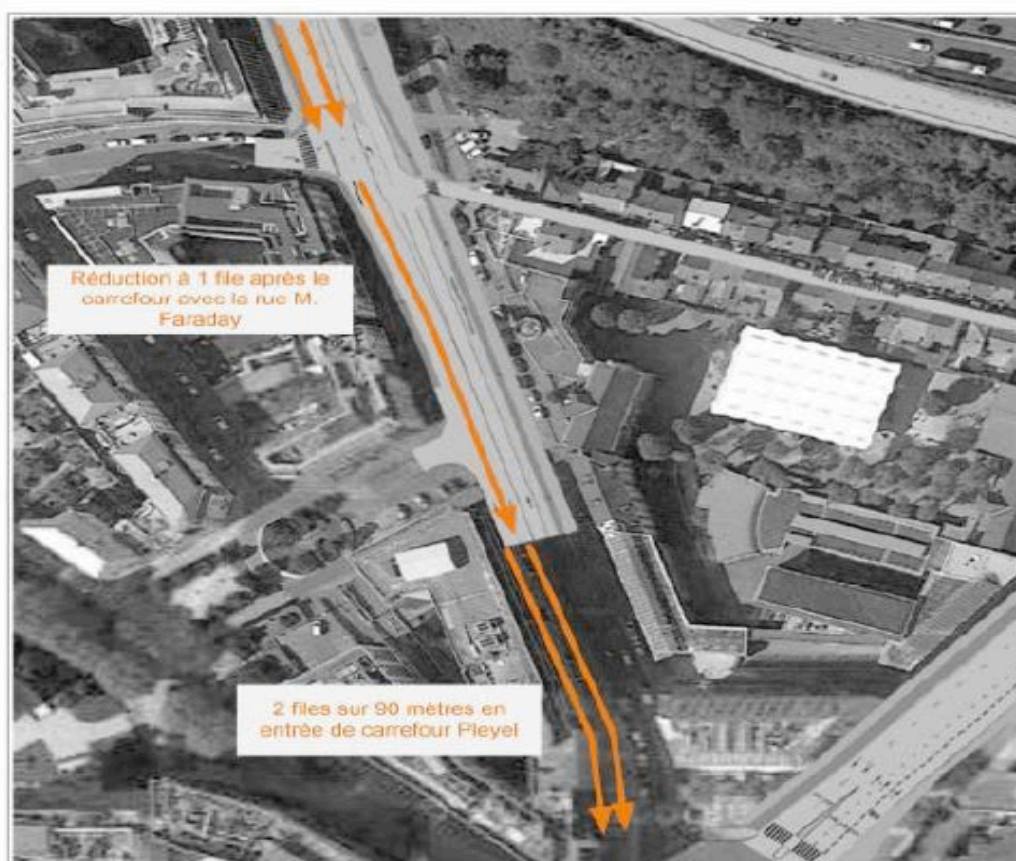
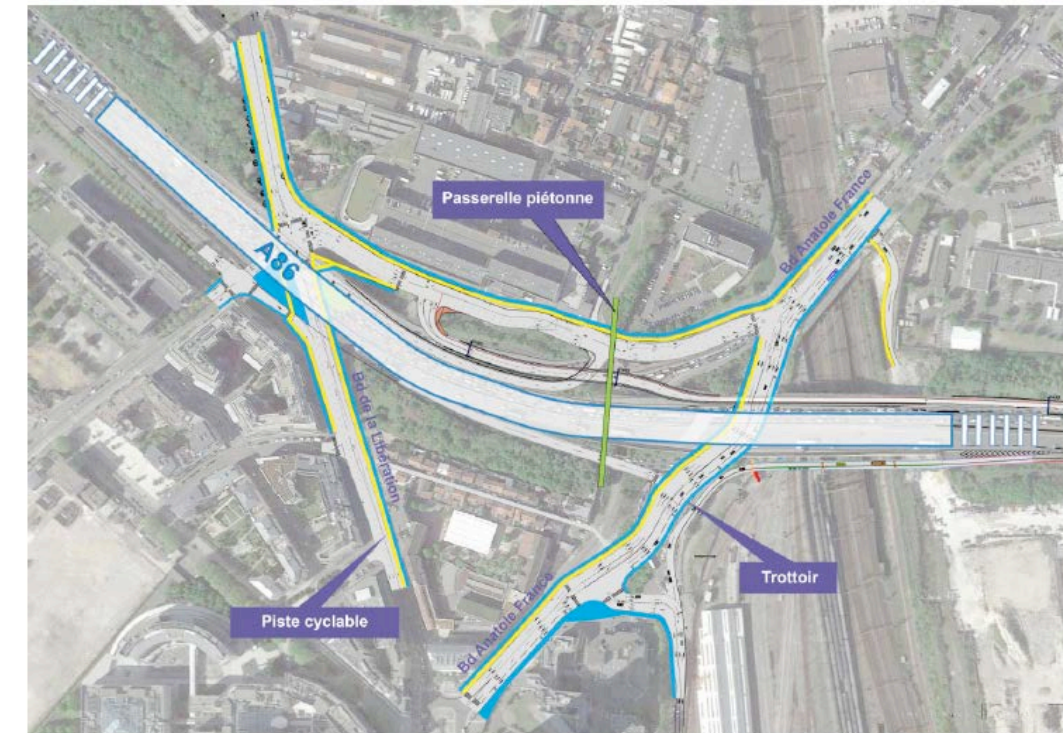


Tableau 30 : Débits HPM/HPS – Variante B hz. du Grand Paris

Variante B - Débit -	HPM (tv/h)			HPS (tv/h)		
	Demande	Affectation	%	Demande	Affectation	%
A - Bd Anatole France Nord	863	922	4%	304	305	0%
B - Rue Ambroise Croizat Ouest	940	945	1%	570	614	7%
C - RD24 Est	437	454	4%	601	628	4%
D - Rue Jules Saulnier	480	487	1%	609	609	0%
E - Zone d'activités	3	3	0%	5	5	0%
F - Sortie A86 Est	1 090	1 095	0%	307	311	1%
I - Bd de la Libération Nord	716	725	1%	792	798	1%
K - Sortie A86 Ouest 8a	1 459	1 466	0%	381	385	1%
L - Rue Ampère	225	230	2%	348	380	8%
M - Rue Michel Faraday	158	167	5%	403	410	2%
N - Rue Louis Marchand	5	5	0%	5	5	0%
O - Bd Anatole France Sud	650	605	-0%	608	935	3%
R - Rue Francisque Poulbot	292	264	-11%	775	492	-58%
T - Nouvelle voie sur A. France	40	40	0%	606	610	1%
U - Sortie A86 Ouest 8b	1 405	1 405	0%	967	1 000	3%

Cependant, la demande reste supérieure à cette capacité (de %) amenant des remontées de files théoriques d'au moins 300 mètres à la fin de la période de pointe du matin, et ce malgré un test prenant en compte 2 files en entrée de carrefour. Néanmoins, les études récentes du CD93 sur le projet de requalification de la RD410 (février 2018) sur l'observation des simulations montrent que le dimensionnement tel que défini dans la variante B est juste suffisant et qu'il n'est pas envisageable de diminuer le nombre de voies dédiées à la circulation générale à l'intérieur du triangle Libération/Anatole France/Révoite.

Figure 179 : Localisation des modes actifs



Les modes actifs ne sont pas du tout traités dans l'étude d'impact au motif qu'ils seront concertés a posteriori. Nous attirons l'attention de la commission d'enquête sur le fait que la traversée identifiée traverserait deux bretelles autoroutières en plus du tablier actuel de l'86, que les pistes cyclables et trottoirs sont coupés par des routes et longent des voiries allant jusqu'à une largeur de 6 voies. Sur l'une des pistes cyclables identifiées par le projet, il y a une traversée de bretelle autoroutière (la 8b).

De même, les ateliers mentionnés par la ville et Plaine Commune, comme travail sur les souhaits d'aménagements des habitant.e.s, ont fait l'objet d'une très lourde contestation sur la forme et sur le fond de la méthode puisqu'en plus de n'offrir aucune garantie de prise en compte des remarques, elle obligeait les riverains présents à réfléchir sur une emprise (une taille d'assiette foncière) qu'ils refusent depuis la concertation initiale, car pas assez grande. Ce travail des mobilités douces a été défini dès la concertation comme une condition à l'opportunité du projet. Les pistes proposées sont insuffisantes pour satisfaire les besoins de « résorption » des fractures du territoire.

➔ **Q35 : Nous demandons donc que ces questions soient résolues dans le cadre de l'enquête publique et si cela est impossible, nous demandons le report de l'enquête publique pour permettre l'atteinte de cet objectif.**

Nous rappelons également que le Maître d'ouvrage s'était engagé (sur conseil du garant de la concertation) à poursuivre les échanges entre la fin de la concertation et le début de l'enquête publique pour résoudre, entre autre points, celui des mobilités douces en partenariat avec les riverains. 14 mois ont été perdus. Durant cette période, nous sommes rendus disponibles et montré proactifs, notamment par l'envoi de recommandé pour solliciter la reprise des échanges.

**Le passage des mobilités douces n'est pas assuré par le projet en toute sécurité :**

La HAE signale l'absence de solution concernant le passage des mobilités douces ainsi que sur le plan de réseau de transports en communs. La DIRIF répond que ces solutions seront co-construites.

Nous répondons ceci : la reconfiguration de la bretelle 8b et la création (en miroir) de la nouvelle sortie A86 ouest empêche toute solution sécurisée et urbaine pour permettre le passage nord-sud des mobilités douces.

Elle n'offre d'autres choix qu'un passage enterré ou le long des voies de circulation (2 solutions déjà rejetées par l'ensemble des usagers interviewés).

De même, le rabattement de toutes les circulations sur le carrefour Pleyel (en coupant la fonctionnalité initiale de la rue Poulbot et le maintien d'un trafic de transit via la rue Jules Saulnier et le Bd Anatole France entre l'A1 (stade de France) et l'A86 (Pleyel) empêche également les passages Est-Ouest en mobilités douces sur le territoire et tout particulièrement sur Pleyel.

Coût du projet pour le développement de la ville :

Annexe D page 46 :

### 3.3.4.2 Indicateurs principaux de l'évaluation

Tableau 12 : Indicateurs de l'évaluation

Bilan actualisé en 2024 à 4% (en M€ 2015)	B optimisée
VAN-SE (M€ 2015, avec Coût d'Opportunité des Fonds Publics- COFP)	100,8
VAN-SE par euro investi, avec COFP	0,98
VAN-SE par euro public dépensé, avec COFP	0,56
Taux de rentabilité interne (TRI)	6,36 %

L'option de projet « B optimisée » présente :

- Une VAN-SE fortement positive ;
- Une VAN-SE par euro investi positive ;
- Une VAN-SE par euro public positive également ;
- Un TRI de 6,36 %.

Elle est donc rentable du point de vue de l'analyse socioéconomique.

### 3.3.4.3 Décomposition de la VAN-SE par catégorie d'acteurs

Tableau 13 : Bilan par acteur

Bilan actualisé en 2024 à 4% (en M€ 2015)	B optimisée
Acteur	
Usagers	202,2 M€
Puissance publique	-98,8 M€
Riverains	-2,7 M€
Bénéfice actualisé	100,8 M€

Un seul acteur bénéficie des effets du projet. Il s'agit des usagers, au travers de gains de temps et d'économie sur l'utilisation de leurs véhicules (réduction des distances parcourues dans l'aire d'étude).

Comme évoqué dans le commentaire des résultats de l'étude de trafic, le contexte de l'aire d'étude en matière de circulation reste très chargé, ce qui fait que les trajets plus directs ne génèrent que des gains de temps à la valorisation modérée par comparaison avec les gains de coût d'usage des véhicules.

En outre, la réduction des distances parcourues sur le réseau du fait du projet a un second effet positif : elle fait diminuer les nuisances sonores liées au trafic routier dans l'aire d'étude. Le projet a en revanche un effet négatif sur la qualité de l'air, qui génère une augmentation de la probabilité de 0,0000035 du risque pour les riverains du projet de développer un cancer.

C'est-à-dire que le projet augmente le risque de cancer de 0,35 % au lieu d'accompagner la diminution de ce risque.

Puisque le bénéfice attendu du projet est estimé à 100,8 millions d’euros, nous demandons à ce qu’une partie (ou la totalité) du bénéfice attendu soit utilisé pour résorber les pollutions liées au projet mais également liées à l’exploitation du réseau magistral à proximité des habitations.

- **Q36** : Ainsi, devient-il envisageable d’ajouter la couverture des bretelles A86 et l’ajout de murs anti-bruit supplémentaires au projet soumis à l’enquête publique ? Car si l’investissement initial augmente, le coût global du projet resterait inchangé.

### 3.3.4.6 Bilan des riverains - Contributions à la VAN-SE

Tableau 16 : Coûts et avantages pour les riverains

Coûts et avantages pour les riverains en M€2015	Contribution à la VAN-SE (y compris COFP et PFRFP)
Pollution locale et régionale	-4,5 M€
Nuisances sonores	1,9 M€
Total	-2,6 M€

La réduction des km parcourus par les véhicules permet de diminuer légèrement les nuisances sonores pour les riverains. En revanche, le projet a un effet négatif sur la qualité de l’air. Les émissions de polluants génèrent un excès de risque individuel d’apparition de cancer de 2 pour 100 000 avec le projet, ce qui équivaut à la probabilité d’apparition de 2 cas de cancers supplémentaires liés au projet, parmi une population de 100 000 personnes exposées.

- **Q37** : Au regard de ces tableaux, nous souhaitons que le Maître d’ouvrage puisse détailler le rapport précis du bénéfice du projet par rapport au fil de l’eau pour les riverains de Pleyel, pour la ville et pour les riverains de la Porte de Paris, de Lamaze et du Stade de France.
- **Q38** : Nous souhaitons que ce travail soit étayé par des cartes détaillées et des tableaux synthétiques sur les polluants atmosphériques et les nuisances sonores.



RELEVÉ DE BRUIT SUR HEURE DE POINTE (moyenne et pic) :

Prise de mesure au niveau de :

➔ Bretelle A86 8b sans panneau antibruit : /  
Poiré :



Butte autoroutière arrière rue Dr



➔ Angle Rue Dr Poiré / Bd Anatole France : /  
Libération :



Angle Rue Dr Poiré / Bd



➔ Angle Groupe scolaire Anatole France / Bd Libération : /



Angle Groupe scolaire Anatole France /  
Bd Anatole France :



### Résumé des relevés effectués en continu entre 8h30 et 9h30 :

Moyenne au niveau de la bretelle 8b sans mur antibruit, à 3m = 72,9 dB

➔ Avec des pics jusqu'à 82,2 dB mesurés

Moyenne autour groupe scolaire = 74,6 dB

➔ Avec des pics jusqu'à 89,3 dB mesurés

Moyenne Bd Libération (à l'entrée de la rue du Docteur Poiré) = 72,6 dB

➔ Avec des pics jusqu'à 85 dB mesurés

Moyenne mesurée dans la rue Poiré = 65 dB

➔ Avec des pics jusqu'à 73,6 dB mesurés

Moyenne au niveau de la butte autoroutière derrière la rue du Docteur Poiré : 62,1 dB

➔ Avec des pics jusqu'à 66,1 dB mesurés

D'après ces relevés, nous déduisons que la végétation, en plus d'avoir un rôle de diminution du bruit en moyenne (- 3dB), atténue également le niveau des pics sonores (-7,5 dB)

Toujours d'après ces relevés, aux heures de pointe, on constate que le niveau de bruit au niveau des boulevards est équivalent à ceux relevés directement au niveau de la sortie de l'A86.

C'est la raison pour laquelle, nous exigeons l'éloignement de ces boulevards d'au moins 150 mètres des lieux de vie, ou la requalification de ces derniers en voirie locale et non en utilisation comme axe structurant du réseau magistral.

Aucune mesure phonique ne pourra être mise en place pour atteindre le seuil critique de 65 dB à proximité d'une route qui accueille 25 000 véhicules par jour.

➔ D'où les propositions :

- Déconnexion entre Anatole France et Place Pleyel (afin d'y insérer un jardin public suffisant pour régler les problèmes d'ilots de chaleur, d'absorption d'une partie des pollutions atmosphériques et sonores et d'accueillir des infrastructures telles qu'un espace pédagogique de permaculture.
- Traiter la rue Poulbot par un mur antibruit de l'A86 jusqu'au FUP pour séparer phoniquement et visuellement les circulations autoroutières et ferrovières du reste du quartier.
- Le respect de l'engagement de « sanctuarisation de la butte autoroutière entre la rue Poiré et l'A86 pour sa double fonction de protection des riverains et de réserve de biodiversité (présence de hérisson, mésanges, rouge gorge, troglodyte, nombreux insectes et ruches)

➔ **Q39 : Nos mesures sont différentes des mesures présentées dans l'étude d'impact. Il nous semble que la différence réside dans le fait que nous avons fait cette mesure sur une heure de pointe (lorsque la population est la plus exposée, puisque se rendant à l'école ou au travail). Nous souhaitons donc des informations scientifiques complémentaires sur les pertes d'années de vie en bonne santé liées au bruit. Sont-elles liées aux expositions de fond ou les pics de bruit ont-ils également un effet négatif sur la santé ?**

En conclusion, nous rappellerons que les propositions citoyennes, faites depuis fin 2017, visent :

- 1) À mettre en œuvre immédiatement des solutions (dans les 3 mois à venir) pour résorber les risques sanitaires des autoroutes et de leurs trafics.
- 2) À rechercher des solutions qui atteindront dès 2023 l'objectif de passer sous les seuils d'interventions (pour protéger la santé humaine).
- 3) À mesurer précisément le niveau de risque actuel.

A ce titre, le diagnostic de l'existant et des projections doit nécessairement être partagé par tous les acteurs. Durant cette enquête publique, nous avons pu constater que personne n'est capable d'affirmer que le projet n'amène pas de risque supplémentaire et personne ne se préoccupe d'obtenir des chiffrages précis, réels et actualisés du terrain d'étude (en matière de pics de concentrations).

Certaines données étaient disponibles et/ou en travail dans les services depuis 2013. Les données présentées à l'enquête publique n'étaient pas accessibles malgré nos demandes mais disponibles pour les différents services. Elles sont insuffisantes pour répondre avec fiabilité aux questions légitimes des riverains sur le degré réel d'exposition aux risques auxquels ils sont exposés.

Mme Ranguin, M. Zemouri et M. Ribay en charge des insertions autoroutières en ville et de la qualité de l'air ont été interpellés plusieurs fois sur ces sujets. Mme Belin qui a la délégation Santé pour la ville de Saint-Denis est également au fait du niveau de risque sur la commune. Pourtant, rien n'a été déployé depuis 2017 pour répondre aux questions des habitants.

Nous en viendrons donc au questionnement des partenaires institutionnels du maître d'ouvrage dans le cadre de cette enquête publique :

- ➔ **Q40 : Que comptent mettre en place la mairie, le Département et Plaine Commune, en charge du quartier, de la santé et de la qualité de l'air sur Saint-Denis, pour agir immédiatement sur la protection des populations et mesurer l'état des lieux précis en terme d'expositions des populations aux pics de concentrations horaires ? A quelle échéance ?**
- ➔ **Q41 : Le maître d'ouvrage est-il prêt à accepter des améliorations du projet et des coûts de monitoring qui augmenteraient substantiellement l'investissement initial si ces améliorations amènent un bénéfice avéré pour la santé humaine ?**

Pour terminer, Nous demandons à la commission d'enquête d'interroger directement la SOLIDEO sur un point qui n'a pas été résolu durant la concertation préalable :

- ➔ **Q42 : qu'advierait-il si l'enquête publique aboutissait à l'abandon du projet de complétude ? Prendrait-elle le relais pour compléter malgré tout l'échangeur au titre de la coordination des ouvrages olympiques ? Si oui, sous quelles modalités ?**

La Solideo a refusé à deux reprises de nous faire une réponse écrite à ce sujet. Il nous semble que vous êtes les seul.e.s en situation de pouvoir obtenir des réponses claires à ces questions dans le cadre de l'enquête publique. Cette question n'est pas anodine car elle interroge la sincérité de la concertation et nous n'avons pas obtenu la réponse à cette question précisément.

Nous espérons que la commission d'enquête nous aidera répondre à toutes ces questions afin de pallier aux problèmes désormais connus de tou.te.s.