

En préambule de nos propositions, nous souhaitons recentrer le débat et les enjeux de notre participation citoyenne à l'enquête publique.

Toutes les solutions techniques que nous allons proposer peuvent être détruites ou magnifiées par le maître d'ouvrage. Il en a les ressources techniques et financières. Nous avons pu l'expérimenter durant la phase de concertation préalable.

Nous refusons que nos échanges continuent sur cette dynamique. Les problèmes que nous soulevons sont bien réels et nous ne les laisserons pas en suspens. Ils doivent être réglés avant la fin de l'enquête publique, sinon, comme nous l'avons dit depuis le début de la concertation, nous nous opposerons juridiquement à la réalisation de ce projet. L'objectif est simple : pas de voirie « d'utilité autoroutière » à moins de 150 mètres de lieu de vie, sinon, il faut les couvrir pour faire disparaître les pollutions sonores et atmosphériques. C'est un enjeu de santé publique.

Les choix sont exclusivement politiques. La contrainte de temps et de coût n'est en réalité pas un problème car il existe toujours des solutions lorsqu'on parle de maîtrise d'ouvrage.

Pour preuve, reprenons les propositions initiales. La Dirif, en accord avec Plaine Commune et la mairie de Saint-Denis, orientait sa préférence vers une variante dite A qui, pour la rendre fonctionnelle, n'hésitait pas à prévoir une dépense de 15 millions d'euros dans un mur de soutènement de l'A86 afin de faire passer 3 voies de circulation à moins de 100 mètres d'une rue pavillonnaire, ainsi que le terrassement de 20 000 m<sup>3</sup> de terre et la destruction de plusieurs centaines d'arbres. Tout ceci, pour tenter de régler le fonctionnement des carrefours. Ces variantes A, C et D comportaient malgré tout des points noirs de circulation (c'est-à-dire que la Dirif s'est permis de présenter à la concertation des variantes qui prévoyaient des carrefours de ville bloqués aux heures de pointe). La variante B optimisée (qui est la copie presque conforme du scénario 4 de 2015, annexe C02 page 10), quant à elle, prévoit un carrefour Pleyel et un carrefour libération/Révolution en rouge, donc saturés. L'étude d'impact signale des remontées de file théorique aux heures de pointe d'au moins 300 mètres (annexe C02, page 156) sur Bd Anatole France sud.

Tout ceci ne gêne pas la Dirif qui, de fait, n'a donc pas pour ambition première d'apaiser la ville mais bien d'empêcher les remontées de file sur l'A86 et assurer un bon « délestage » du réseau magistral, quitte à envisager certaines voiries locales (comme la route de la révolte) comme capacité de « stockage ». Pour nous, ce constat se vérifie à travers les cartes trafic aux heures de pointes présentées dans l'étude d'impact qui montrent une baisse d'activité globale sur les bretelles autoroutières couplée à une augmentation du trafic sur le réseau local à Pleyel mais également à Lamaze ainsi qu'à Porte de Paris et sur le quartier de la Plaine.

Pour Plaine Commune et la ville, l'enjeu est autre. La priorité est systématiquement donnée aux nouvelles infrastructures (village olympique, Lumières de Pleyel, Franchissement urbain Pleyel, gare du Grand Paris Express, récupération de foncier à Porte de Paris et future ZAC Saulnier) dont elle n'a que partiellement, voire pas du tout, la maîtrise d'ouvrage. De fait, ils nous semblent minimiser ou ignorer les difficultés actuelles des riverains ainsi que les problématiques sanitaires liées au projet autoroutier à venir.

Nos élu.e.s proposent des solutions coûteuses (car déplacer un groupe scolaire de 700 élèves coûte en fine plusieurs dizaines de millions d'euros, pour fermer une infrastructure ayant bénéficié de 16 millions d'euros d'investissement il y a moins de 10 ans, le tout sans solutionner l'exposition des logements étudiants du carrefour Pleyel, des riverains de la rue du docteur Poiré et de toutes les personnes se déplaçant aux abords de ces routes), non fonctionnelles (l'éloignement de 9 mètres d'une voirie qui accueillera plus de 20 000 véhicules/jour ne règle pas le problème de pics de pollutions NO<sub>2</sub> et particules fines ni celui du bruit, le déplacement des enfants sur le village olympique ne protège pas des pollutions puisque ce dernier sera également soumis aux pollutions des trafics de passage), peu vraisemblables (la limitation de l'utilisation des bretelles de sortie A86 aux riverains n'est pas

réaliste, techniquement comme juridiquement), imprécises et sans ambition environnementale (en promettant d'utiliser « toutes les techniques innovantes disponibles » pour être un « site pilote en matière de réduction des nuisances », sans plus de garanties ni de précisions).

Il faut donc repenser le projet d'une façon plus pragmatique :

- On doit éloigner les sources (les nouvelles routes) des cibles (la population).

Pour cela, il est tout de même plus faisable de déplacer les routes plutôt que les populations. C'est l'essence de nos propositions. Si des carrefours doivent être encombrés et des nouveaux accès voiture créés, cela doit se faire à l'écart des populations existantes. À charge des maitrises d'ouvrage des nouveaux quartiers créés à ces endroits de trouver des solutions pour régler ces problèmes dans le cadre des futures ZAC avant d'implanter de nouvelles populations et activités.

- On doit cesser de s'en remettre à de futures améliorations attendues des motorisations ou autres revêtements antibruit et regarder la réalité en face : la pollution actuelle est 20 fois supérieure au seuil de dangerosité pour les populations existantes et elle ne diminuera pas suffisamment dans les 20 ans à venir. Il faut donc agir immédiatement et ne pas mettre en œuvre des solutions qui se contentent de déplacer le problème. En l'occurrence, dépenser 95 millions d'euros pour déplacer les pics de pollution de Porte à Paris à Pleyel paraît irresponsable.
- Si d'autres projets contraignent l'accès à des solutions efficaces, il faut avoir la sagesse et le courage de les suspendre un temps pour mettre tous les acteurs autour de la table afin d'envisager des solutions et financements communs des mesures les plus adaptées à l'atteinte des exigences d'excellence environnementale. Ce n'est qu'à ce prix que nous construirons ensemble un projet de territoire réellement cohérent et durable. Nous avons identifié le FUP et la ZAC Saulnier comme deux espaces à interroger immédiatement, dans le cadre de l'enquête publique en cours. Nous demandons que les maitrises d'ouvrages (MGP et Plaine Commune) soient auditionnées rapidement et publiquement afin de trouver des solutions consensuelles et partagées avec les citoyens.
- Enfin, si des solutions semblent plus coûteuses et plus complexes dans l'investissement initial, il faut les mettre au regard du coût en énergie grise et coûts sanitaires que ce projet va engendrer sur 30 ans, si cette variante B optimisée n'était pas amendée sur les points soulevés par l'expertise d'usage des collectifs et associations. D'après nous, elle se chiffrerait en centaines de millions d'euros à l'échelle élargie du territoire impacté par les conséquences directes et indirectes de ce projet.

La question n'est donc pas, pour nous, doit-on faire ou non ce projet ?

Mais : puisqu'il est nécessaire de fermer les portes de Paris, de résoudre les pollutions sur Pleyel et sur les sites sportifs avant l'arrivée de JOP 2024, comment fait-on pour y arriver pleinement, sans léser les populations existantes ?

Le projet actuel soumis à l'enquête publique ne répond pas à toutes ces questions.

C'était notre conclusion de la concertation préalable, malheureusement elle n'a pas été respectée ou comprise.

Notre travail en commun a déjà permis de supprimer les solutions les plus dramatiques pour l'environnement (les variantes A, C et D). La variante B optimisée avait posé les bases du travail qu'il restait à accomplir pour solutionner les problématiques sanitaires. Mais les échanges ont été rompus par le silence de tous les partenaires institutionnels pendant 14 mois.

Nous espérons que les échanges seront fructueux dans les semaines qui vont suivre.

Les discours démagogiques qui tendent à faire croire « qu'on n'a plus assez de temps » ou que « ne rien faire serait pire » doivent enfin cesser pour laisser place aux « calendriers d'actions » et « comment le projet pourra répondre aux besoins identifiés par les usagers vivant ici ».

En tout état de cause, et tant que des solutions convaincantes ne seront pas proposées, nous restons sur notre demande de suspendre les enquêtes publiques en cours et de mettre toutes les parties prenantes autour des habitants pour remettre en cohérence les projets de développement urbain.

Car si nous voyons une quasi-unanimité d'opposition citoyenne aux projets de la Dirif et de Plaine Commune dans leur forme actuelle, nous n'avons eu aucune opposition au projet alternatif, en un an et demi de travail, alors même qu'il répond aux mêmes objectifs que ceux définis par les institutions. La raison est simple, notre méthode de concertation citoyenne présente les objectifs et les problématiques à résoudre, les solutions sont ensuite travaillées jusqu'au consensus. Elles prennent donc en considération l'ensemble des besoins des personnes qui vivent déjà sur ce territoire. Elle ne cherche pas à contrer les arguments et les solutions proposées mais bien à les intégrer pleinement aux solutions déjà déployées.

Notre feuille de route : privilégier l'existant, flécher les dépenses en priorité vers des mesures écoresponsables, préférer des solutions immédiates et modulables en lien avec les problématiques locales plutôt que d'énormes projets d'infrastructures répondant aux souhaits urbanistiques de promoteurs privés ou d'événements internationaux qui dureront moins de deux mois et dont la prévision des impacts nous semble plus qu'hasardeuse.

Collectif Pleyel À Venir