



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE REGION ILE
DE FRANCE

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°IDF-028-2019-11

PUBLIÉ LE 26 NOVEMBRE 2019

Sommaire

Agence Régionale de Santé Ile de France

IDF-2019-11-25-003 - ARRETE N° 2019 - 214 portant autorisation d'extension de capacité de 58 à 76 places du Centre médicopsychopédagogique (CMPP) géré par la Municipalité de Vitry-sur-Seine et création d'un espace d'accueil pour développer la dimension psychopédagogique. (4 pages)

Page 3

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement

IDF-2019-11-22-009 - Arrêté préfectoral portant sur l'intérêt général des travaux d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93) (51 pages)

Page 8

Mission nationale de contrôle et d'audit des organismes de sécurité sociale

IDF-2019-11-19-018 - Arrêté modificatif n° 7 du 19 Octobre 2019 portant modification de la composition du conseil de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) du Val de Marne (2 pages)

Page 60

Agence Régionale de Santé Ile de France

IDF-2019-11-25-003

ARRETE N° 2019 - 214

portant autorisation d'extension de capacité de 58 à 76
places du Centre médicopsychopédagogique
(CMPP) géré par la Municipalité de Vitry-sur-Seine
et création d'un espace d'accueil pour développer la
dimension psychopédagogique.

ARRETE N° 2019 - 214
**portant autorisation d'extension de capacité de 58 à 76 places du Centre médico-
psychopédagogique (CMPP) géré par la Municipalité de Vitry-sur-Seine**
et création d'un espace d'accueil pour développer la dimension psychopédagogique.

**LE DIRECTEUR GENERAL DE L'AGENCE REGIONALE DE SANTE
ILE-DE-FRANCE**

- VU** le code de l'action sociale et des familles et notamment les articles L. 312-1, L. 313-1, L. 313-2, L. 313-4, L. 314-3 et suivants, D. 312-0-1 et suivants, D. 313-2, D. 313-7-2 et R. 313-8-1 ;
- VU** le code de la santé publique ;
- VU** le code de la sécurité sociale ;
- VU** le code de justice administrative et notamment son article R. 312-1 ;
- VU** le décret du 25 juillet 2018 portant nomination du Directeur général de l'Agence régionale de santé Ile-de-France, Monsieur Aurélien ROUSSEAU ;
- VU** le décret n° 2017-982 du 9 mai 2017 relatif à la nomenclature des établissements et services sociaux et médico-sociaux accompagnant des personnes handicapées ou malades chroniques ;
- VU** le décret n° 2017-1620 du 28 novembre 2017 relatif à la caducité de l'autorisation des établissements sociaux et médico-sociaux mentionnés à l'article L. 313-1 du code de l'action sociale et des familles ;
- VU** le décret n° 2017-1862 du 29 décembre 2017 relatif à l'expérimentation territoriale d'un droit de dérogation reconnu au Directeur général de l'Agence régionale de santé Ile-de-France ;
- VU** le décret n° 2018-552 du 29 juin 2018 relatif à la caducité de l'autorisation des établissements sociaux et médico-sociaux mentionnés à l'article L. 313-1 du code de l'action sociale et des familles et à l'expérimentation territoriale d'un droit de dérogation reconnu au président du conseil départemental et au directeur général de l'Agence régionale de santé ;
- VU** l'arrêté n° 2018-61 du 23 juillet 2018 du Directeur général de l'Agence régionale de santé Ile-de-France portant adoption du cadre d'orientation stratégique 2018-2027 du projet régional de santé d'Ile-de-France ;
- VU** l'arrêté n° 2018-62 du 23 juillet 2018 du Directeur général de l'Agence régionale de santé Ile-de-France portant adoption du schéma régional de santé 2018-2022 du projet régional de santé d'Ile-de-France ;

- VU** l'arrêté n° 2018-243 du Directeur général de l'Agence régionale de santé Ile-de-France en date du 21 décembre 2018 établissant le programme interdépartemental d'accompagnement des handicaps et de la perte d'autonomie (PRIAC) 2018-2022 pour la région Ile-de-France ;
- VU** l'avis d'appel à manifestation d'intérêt pour des projets d'extension visant la mise en œuvre accélérée de solutions nouvelles permettant de développer l'autonomie des personnes en situation de handicap en Ile-de-France, publié le 3 juillet 2018 ;
- VU** l'ensemble des dossiers recevables reçus en réponse à l'appel à manifestation d'intérêt ;
- VU** le projet déposé par la ville de Vitry-sur-Seine en date du 15 octobre 2018 ;
- VU** la demande d'autorisation déposée en date du 25 avril 2019 ;
- VU** la convention du 18 décembre 1970 entre le Préfet du Val-de-Marne, représentant le Département du Val-de-Marne et Monsieur Marcel ROSETTE, Maire de Vitry-sur-Seine portant ouverture à compter du 1^{er} juillet 1971, d'un centre médico-psycho-pédagogique géré par la Municipalité de Vitry-sur-Seine ;
- VU** le renouvellement d'autorisation au 03 janvier 2017 du CMPP l'Imagerie de Vitry-sur-Seine pour une durée de 15 ans ;

CONSIDERANT qu'en application du décret du 29 décembre 2017 susvisé le Directeur général de l'Agence régionale de santé Ile-de-France peut déroger aux seuils fixés par l'article D. 313-2 du code de l'action sociale et des familles au-delà desquels les autorisations d'extension d'établissements ou de services médico-sociaux doivent être précédées de la procédure d'appel à projet prévue par l'article L. 313-1-1 du même code, lorsqu'un motif d'intérêt général le justifie et pour tenir compte de circonstances locales ;

CONSIDERANT qu'en réponse à l'avis d'appel à manifestation d'intérêt susvisé, la Municipalité de Vitry-sur-Seine a présenté un projet tendant à opérer une extension de capacité supérieure au seuil fixé par l'article D. 313-2 susvisé ;

CONSIDERANT que ce projet répond au besoin de transformation de l'offre vers une plus grande personnalisation et adaptabilité aux besoins des usagers, en prévoyant notamment la création d'un espace d'accueil pour développer la dimension psychopédagogique du soin à destination d'enfants âgés de 3 à 12 ans en difficulté scolaire ;

CONSIDERANT en outre qu'en s'engageant à une mise en œuvre effective du projet dans un court délai, le projet répond à la nécessité d'un développement rapide de solutions nouvelles pour la population du territoire concerné ;

CONSIDERANT qu'il convient dès lors de déroger aux dispositions de l'article D. 313-2 du Code de l'Action Sociale et des Familles et, eu égard aux candidatures reçues dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt répondant à un besoin similaire sur le même territoire, d'autoriser l'extension demandée à hauteur de 31% de la capacité du service ;

- CONSIDERANT** que conformément à la demande déposée, le délai de caducité de la présente autorisation peut être fixé à deux ans pour un service ou trois ans pour un établissement, en application de l'article D. 313-7-2 du code de l'action sociale et des familles ;
- CONSIDERANT** que le projet est conforme aux objectifs et répond aux besoins sociaux et médico-sociaux fixés par le projet régional de santé et satisfait aux règles d'organisation et de fonctionnement prévues par le code de l'action sociale et des familles ;
- CONSIDERANT** qu'il présente un coût de fonctionnement en année pleine compatible avec le programme interdépartemental d'accompagnement des handicaps et de la perte d'autonomie Ile-de-France 2018-2022 et avec le montant de l'une des dotations mentionnées à l'article L. 314-3 du code de l'action sociale et des familles ;
- CONSIDERANT** que l'Agence régionale de santé Ile-de-France dispose pour ce projet des crédits nécessaires à sa mise en œuvre à hauteur de 250 000 € ;

ARRÊTE

ARTICLE 1^{er} :

Par dérogation à l'article D. 313-2 du code de l'action sociale et des familles, le seuil d'extension est fixé, dans le cadre de la présente autorisation, à hauteur de 31% de la capacité du service.

ARTICLE 2 :

L'autorisation d'extension de 18 places du CMPP « l'Imagerie » de Vitry-sur-Seine, sis 2 avenue Youri Gagarine 94 400 Vitry-sur-Seine, pour l'accompagnement d'enfants et jeunes adolescents présentant un handicap psychique âgés de 0 à 20 ans et la création d'un espace d'accueil pour développer la dimension psychopédagogique du soin destiné aux enfants âgés de 3 à 12 ans en difficulté scolaire, est accordée à la Ville de Vitry-sur-Seine.

ARTICLE 3 :

Conformément aux termes du dernier alinéa du I de l'article D. 312-0-3 du code de l'action sociale et des familles, aucune spécialisation n'exclut la prise en charge de personnes présentant des troubles associés à ceux qui font l'objet de la présente autorisation.

ARTICLE 4 :

La capacité totale du CMPP « l'Imagerie » de Vitry-sur-Seine résultant de l'autorisation accordée à l'article 2 du présent arrêté est portée à 76 places.

ARTICLE 5 :

Cette structure est répertoriée dans le Fichier National des Etablissements Sanitaires et Sociaux (FINESS) de la façon suivante :

N° FINESS de l'établissement : 94 068 035 8

Code catégorie : 189 Centre Médico-Psycho-Pédagogique (C.M.P.P.)

Code discipline : 320 Activité C.M.P.P.

Code fonctionnement (type d'activité) : 47 accueil de jour et accompagnement en milieu ordinaire

Code clientèle : 010 Tous types de déficiences

N° FINESS du gestionnaire : 94 080 622 7

Code statut : 03 Commune

ARTICLE 5 :

Conformément aux dispositions de l'article D. 313-12-1 du code de l'action sociale et des familles, la présente autorisation est valable sous réserve de la transmission, avant la date d'entrée en service de la nouvelle capacité autorisée, à l'autorité compétente, d'une déclaration sur l'honneur attestant de la conformité de l'établissement aux conditions techniques minimales d'organisation et de fonctionnement mentionnées au II de l'article L. 312-1 du même code.

ARTICLE 6 :

Elle est caduque en l'absence d'ouverture au public de l'établissement dans un délai de deux ans suivant la notification de la décision d'autorisation conformément aux articles L. 313-1 et D. 313-7-2 du code de l'action sociale et des familles.

ARTICLE 7 :

Tout changement important dans l'activité, l'installation, l'organisation, la direction ou le fonctionnement de l'établissement ou du service doit être porté à la connaissance de l'autorité compétente.

ARTICLE 8 :

Un recours contre le présent arrêté peut être formé devant le tribunal administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou, pour les tiers, à compter de sa publication.

ARTICLE 9 :

Le Délégué départemental du Val-de-Marne de l'Agence régionale de santé Ile-de-France est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié aux recueils des actes administratifs de la Région Ile-de-France et du Département de Val-de-Marne.

Fait à Paris, le 25-11-2019

Le Directeur général
de l'Agence régionale de santé
Ile-de-France

Signé

Aurélien ROUSSEAU

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement
et de l'aménagement

IDF-2019-11-22-009

Arrêté préfectoral portant sur l'intérêt général des travaux
d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86)
et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93)

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
Île-de-France

Paris, le 22 novembre 2019

Arrêté préfectoral n°

**portant sur l'intérêt général des travaux d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86)
et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93)**

PRÉFET DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
PRÉFET DE PARIS
COMMANDEUR DE LA LÉGION D'HONNEUR
COMMANDEUR DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, L.126-1, L.220-1, L.571-9, R.126-3, R-571.44 à R.571-52 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L.1511-1 à L.1511-7, R.1511-1 à R.1511-10 ;

Vu le décret n°2004-374 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret n° 2010-687 du 24 juin 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans la région et les départements d'Île-de-France

Vu le décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;

Vu le décret du 14 juin 2017 du Président de la République nommant M. Michel Cadot préfet de la région Ile-de-France ;

Vu l'arrêté n°2018-1490 du 28 juin 2018 portant bilan de la concertation avec le public sur le projet d'aménagement du système d'échangeur de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93) ;

Vu la concertation inter-services et les avis du Département de Seine-Saint-Denis en date du 19 septembre 2018, de la Ville de Saint-Denis en date du 20 septembre et de Plaine Commune en date du 1^{er} octobre 2018 ;

Vu l'avis délibéré n°2018-92 du 16 janvier 2019 de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae CGEDD)

Vu le dossier déposé en préfecture le 8 février 2019 par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France, comportant les pièces relatives à chacune des enquêtes publiques requises pour la réalisation du projet, conformément aux dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement, ;

Vu la décision du tribunal administratif de Montreuil n°E19000007/93 en date du 25 février 2019 désignant, en vue de l'enquête publique unique regroupant l'enquête préalable à la déclaration de projet de l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93) et l'enquête préalable au classement de voies dans le domaine public autoroutier, la commission d'enquête suivante :

- Mme Marie-Claire EUSTACHE, en qualité de présidente ;
- Mme Sylvaine FREZEL, en qualité de membre titulaire ;
- Mr Alain CLERC, en qualité de membre titulaire ;

Vu l'arrêté préfectoral n°2019-0886 du 10 avril 2019 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique susmentionnée et l'arrêté préfectoral n°2019-1337 du 29 mai 2019 de prolongation de cette même enquête publique unique ;

Vu le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête, son avis à l'unanimité favorable au projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) tel que déposé par la direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France, datés du 15 octobre 2019 ;

Considérant les avis et préconisations formulés par l'autorité environnementale, la Commune Saint-Denis, l'Établissement public territorial Plaine Commune et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis et les réponses qui y ont été apportées au cours de l'enquête publique ;

Considérant que ce projet a fait l'objet d'une enquête publique au cours de laquelle le public a pu formuler des observations, qui ont été prises en compte et ont abouti à des modifications non substantielles du projet indiquées à l'annexe 2 du présent arrêté ;

Considérant que le Préfet de la Région Ile-de-France est compétent pour prendre la déclaration de projet prévue aux articles L.126-1 et R.126-3 du code de l'environnement ;

sur proposition de la directrice régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France

ARRETE

Article 1 – Déclaration de projet

Les travaux nécessaires à l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93), sous maîtrise d'ouvrage de l'État, sont déclarés

d'intérêt général, conformément au plan général des travaux annexé au présent arrêté (Annexe 1).

Le présent arrêté vaut déclaration de projet conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Il est accompagné :

- d'un document exposant les motifs et considérations justifiant l'intérêt général de l'opération, conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du code de l'environnement (Annexe 2) ;
- d'un document précisant les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites et les modalités du suivi de ces incidences, conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement (Annexe 3).
- d'un plan général des travaux.

Article 2 – Publicité de l'arrêt – consultation

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs des préfectures de la région Ile-de-France et de Seine-Saint-Denis, et affiché pendant un mois dans la mairie de Saint-Denis. Une mention de cet affichage est insérée dans un journal diffusé dans le département en précisant les lieux où le dossier peut être consulté.

Une copie du présent arrêté et de ses annexes sont consultables :

- à la préfecture de Seine-Saint-Denis
- au siège de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France (21-23 rue Miollis – 75015 PARIS)
- à la mairie de Saint-Denis.

Article 3 – Validité de la décision

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à partir de la présente déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans en l'absence de changement de circonstances de fait ou de droit entourant le projet (articles L. 123-17, L. 126-1 et R. 123-24 du Code de l'environnement).

Article 4 – Entrée en vigueur du présent arrêté

Le présent arrêté produit ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publicité mentionnée au premier alinéa de l'article 2 ; la date à prendre en compte pour l'affichage est celle du premier jour où il est effectué.

Article 5 – Exécution

Le secrétaire général aux affaires régionales, le secrétaire général de la préfecture de Seine-Saint-Denis, le maire de Saint-Denis, la directrice régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Une copie du présent arrêté est en outre adressée pour information au président de l'Établissement Public Territorial Plaine Commune, au président du Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis et à la directrice régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France

Article 6 – Voies et délais de recours

Conformément aux dispositions du décret n° 2018-1249 du 26 décembre 2018, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant la cour administrative d'appel de Paris dans le délai de deux mois à compter de sa publication.

Le Préfet de la Région Île-de-France,
Préfet de Paris

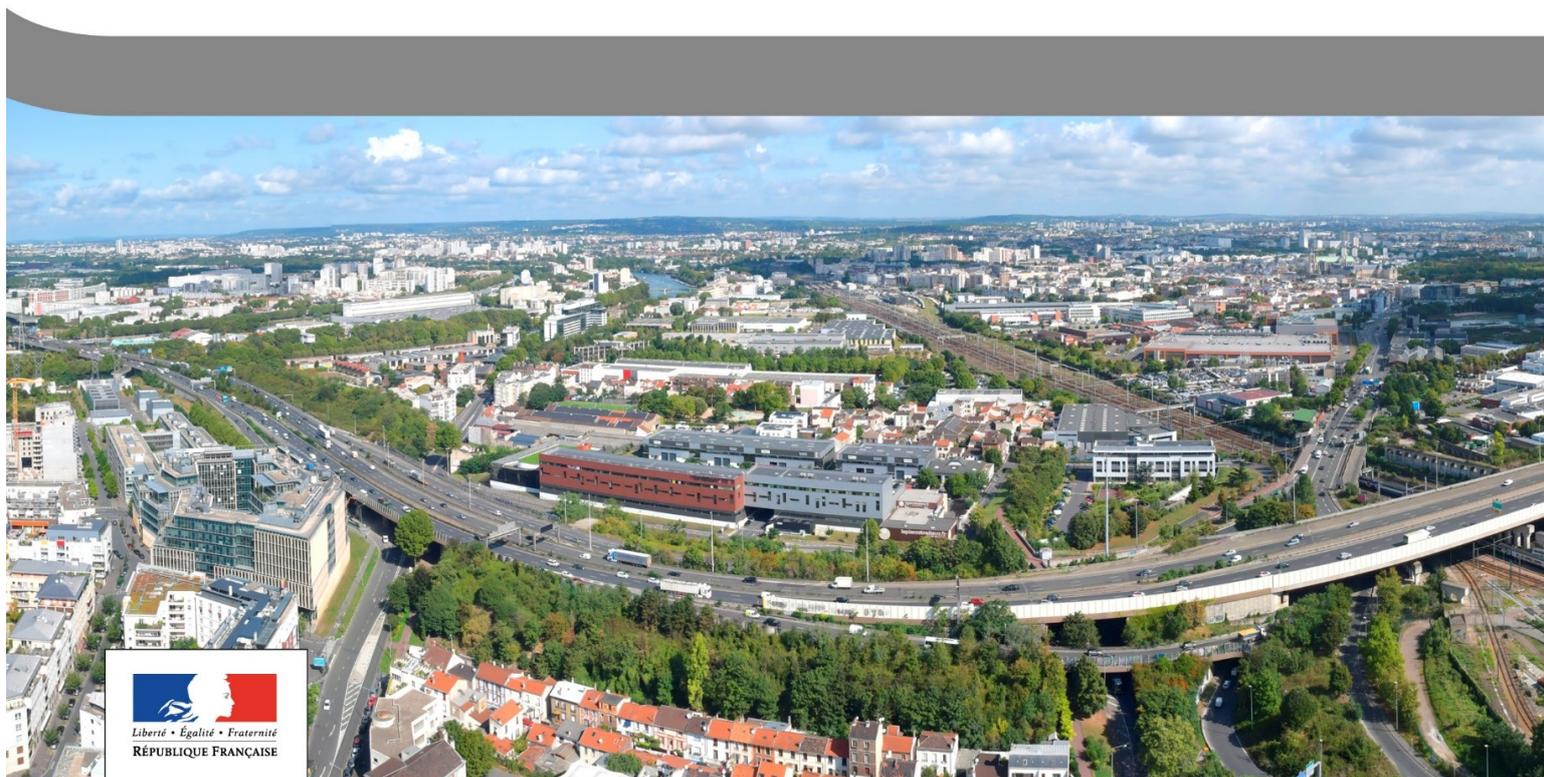
signé

Michel CADOT

PLEYEL (A86) ET PORTE DE PARIS (A1) AMÉNAGEMENT DU SYSTÈME D'ÉCHANGEUR

Plan Général des Travaux

Annexe 1 à l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2019 portant sur l'intérêt général des travaux d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93)





— Limite d'emprise des travaux de voirie locale de l'échangeur Pleyel

- | | |
|--|--|
| <p>1 Réaménagement de la bretelle d'insertion sur A86 extérieure, depuis la route de la Révolte</p> | <p>5 Aménagement du boulevard de la Libération et mise en place d'un tourne-à-gauche en sortie 8a</p> |
| <p>2 Construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte</p> | <p>6 Aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies aux extrémités et 3+1 voies en partie centrale</p> |
| <p>3 Construction d'une bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France via un barreau de liaison avec la rue Poulbot</p> | <p>7 Aménagement du boulevard Anatole France</p> |
| <p>4 Modification de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France</p> | <p>8 Nouveaux espaces paysagers et cheminement piétons nord-sud</p> |



 **Zone d'intervention dans le secteur Porte de Paris**

- | | |
|--|---|
| 1 Fermeture puis déconstruction de la bretelle d'insertion sur A1 | 3 Aménagement d'une voie de retournement |
| 2 Fermeture puis déconstruction de la bretelle de sortie sur A1 | 4 Aménagement d'une sortie de secours |

PLEYEL (A86) ET PORTE DE PARIS (A1) AMÉNAGEMENT DU SYSTÈME D'ÉCHANGEUR

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général des travaux nécessaires à l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de la Porte de Paris (A1) sur la commune de Saint-Denis (93)

Annexe 2 à l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2019 portant sur l'intérêt général des travaux d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93)



Préambule

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris à Saint-Denis a été soumis à enquête publique du 7 mai au 28 juin 2019. Suite à cette enquête, la commission d'enquête nommée le 25 février 2019 par le tribunal administratif de Montreuil a émis un avis favorable sur l'intérêt général de l'opération. Son rapport ainsi que ses conclusions et avis seront disponibles sur le site <https://www.registre-numerique.fr/echangeurs-A86-A1/rapport>

Le présent document relève des dispositions de l'article L.126-1 2ème alinéa du code de l'environnement, qui précise que « la déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. »

À cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'intérêt général de l'opération.

L'ensemble des études déjà réalisées reste à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut notamment être pris connaissance de ces études auprès au siège de DRIEA.

TABLE DES MATIÈRES

I. OBJET DE L'OPÉRATION.....	4
1. Présentation générale.....	4
2. Aménagement au niveau de la Porte de Paris.....	4
3. Aménagement au niveau de l'échangeur Pleyel.....	5
4. Conditions d'exécution des travaux.....	6
4.1. <i>Planning global des travaux</i>	6
4.2. <i>Phasage des travaux</i>	6
II. CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION.....	7
Une opération au service du territoire.....	7
III. SUITES APPORTÉES AU PROJET À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	9
Recommandation 1 : Mettre en œuvre les évolutions actées dans les réponses des porteurs de projets à la Commission d'enquête et visant à réduire la place de la voiture dans le secteur.....	9
Recommandation 2 : Porter une ambition, une réflexion et une action collectives sur les enjeux de qualité de l'air, de bruit et de mobilité durable, formalisées dans le cadre d'un protocole d'accord entre les acteurs du territoire.....	10
Recommandation 3 : Poursuivre une démarche concertée avec les acteurs du territoire et les habitants concernant l'aménagement de l'espace public et l'insertion paysagère liés à la reconfiguration des échangeurs Pleyel et Porte de Paris.....	11
Recommandation 4 : Associer les citoyens aux projets sur leur territoire.....	11
Recommandation 5 : Permettre une coordination fine de l'ensemble des chantiers du territoire s'inscrivant dans une démarche d'exemplarité environnementale.....	11

I. OBJET DE L'OPÉRATION

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

L'opération concerne l'aménagement du système d'échangeurs Pleyel et Porte de Paris, situés respectivement sur les autoroutes A86 et A1 du réseau routier national francilien, sur la commune de Saint-Denis, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93). Le projet concerne la fermeture définitive des bretelles d'accès à l'A1 au niveau de la Porte de Paris et la création de nouvelles bretelles permettant de rétablir les fonctionnalités d'échanges avec l'A86 au niveau du demi-échangeur Pleyel.

Afin de maintenir l'ensemble des fonctions d'échanges entre l'A86, l'A1 et les voiries locales, l'échangeur de Pleyel sera réaménagé concomitamment aux fermetures réalisées sur l'échangeur de la Porte de Paris. Ce réaménagement permettra également d'améliorer l'accès des quartiers aux abords de la future gare Pleyel du Grand Paris Express et participe à la desserte du futur village Olympique.

L'aménagement urbain du boulevard de la Libération, du boulevard Anatole France, de la route de la Révolte et , la mise en place des aménagements pour les modes actifs sont prévus dans les limites d'emprises prévues pour l'opération, mais la définition qualitative plus fine de ceux-ci sera effectuée ultérieurement en partenariat avec les acteurs locaux, notamment Plaine Commune, la ville de Saint-Denis et le Département de Seine-Saint-Denis.

Les objectifs du projet portés par la maîtrise d'ouvrage sont les suivants :

- Offrir aux usagers des conditions optimales de circulation sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- Améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés et en particulier de participer à la desserte du futur village Olympique.
- Garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;
- Assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;
- Permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons, cycles).

2. AMÉNAGEMENT AU NIVEAU DE LA PORTE DE PARIS

Au niveau de la Porte de Paris, les bretelles de sortie et d'insertion sur l'autoroute A1 seront fermées aux usagers. Elles seront reconfigurées pour servir de sortie de secours vers le réseau local et de voie de retournement pour les cas d'urgences destinées aux forces de l'ordre, aux services de secours et aux services d'exploitation de la DiRIF.

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

3. AMÉNAGEMENT AU NIVEAU DE L'ÉCHANGEUR PLEYEL

Les travaux programmés sur l'échangeur Pleyel doivent permettre d'améliorer la desserte du secteur, en complétant les échanges avec l'autoroute A86 depuis et vers l'Est, suite à la fermeture de ces mouvements au niveau de la Porte de Paris. Les travaux d'aménagement du réseau magistral comprendront :

- La construction d'une bretelle d'insertion sur l'A86 extérieure depuis la route de la Révolte ;
- La construction d'une bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure vers la route de la Révolte avec un pont de franchissement de la bretelle d'entrée ;
- La mise en place d'une collectrice en amont de la future bretelle de sortie depuis l'A86 extérieure ;
- La construction d'une nouvelle bretelle d'insertion vers l'A86 intérieure depuis le boulevard Anatole France avec un pont de franchissement des voies SNCF ;
- La modification de la bretelle de sortie depuis l'A86 intérieure vers le boulevard Anatole France ;
- L'aménagement de la route de la Révolte à 2x2 voies aux extrémités et à 3+1 voies en partie centrale ;
- L'aménagement du boulevard de la Libération et la mise en place de tourne-à-gauche dans la zone de fonctionnement de l'échangeur, c'est-à-dire à proximité de la sortie 8a et de la route de la Révolte ;
- L'aménagement du boulevard Anatole France dans la zone de fonctionnement de l'échangeur, c'est-à-dire entre la route de la Révolte et l'accès à l'A86 intérieure ;
- La démolition et/ou condamnation des ouvrages devenus inutiles ;
- Le nouvel espace vert dégagé à côté de la rue du Docteur Poiré fera l'objet d'un aménagement paysager de qualité.

Les voies auront une fonctionnalité principale de desserte locale depuis l'A86. Les différentes bretelles du nouvel échangeur Pleyel ont pour principales fonctions de faire le lien entre le réseau routier magistral et la voirie locale et d'améliorer la desserte routière du secteur Pleyel. Toutes ces bretelles ont un carrefour à feux à leur extrémité.

Ces travaux s'accompagneront d'aménagements paysagers devant assurer l'amélioration de l'insertion urbaine de l'échangeur.

Par ailleurs, le boulevard Anatole France, le boulevard de la Libération et la route de la Révolte seront aménagés dans les limites d'emprises de l'opération (cf. plan général des travaux) afin de faciliter la circulation des modes actifs. A ce stade, le réaménagement définitif n'est pas formellement arrêté par Plaine Commune et le département de Seine-Saint-Denis et devra encore faire l'objet d'échanges avec le territoire. Le long de la route de la Révolte les modes actifs seraient autorisés uniquement côté Nord. Le long du boulevard Anatole France, les cyclistes circuleraient côté Ouest. Le long du boulevard de la Libération les pistes cyclables unidirectionnelles seraient placées de part et d'autre de celle-ci. Ces aménagements seront complétés par la réalisation d'un cheminement piéton permettant de relier les quartiers Nord et Sud de la commune. Dans les limites

d'emprise de l'opération (cf. Plan Général des Travaux) ces pistes cyclables et le cheminement piéton seront réalisées dans le cadre de l'opération.

4. CONDITIONS D'EXÉCUTION DES TRAVAUX

4.1. Planning global des travaux

Au stade actuel des études, le délai global indicatif des travaux est estimé à 36 mois, travaux préparatoires compris et hors déconstruction des bretelles du demi échangeur Porte de Paris.

Ce délai de réalisation sera affiné lors de l'élaboration de l'avant-projet. Le début des travaux prévus à partir du second semestre 2020 pour une mise en service de l'aménagement autour de l'échangeur Pleyel et une fermeture des bretelles de Porte de Paris prévues pour fin 2023. La déconstruction des bretelles de Porte de Paris est prévue dans un second temps, à partir d'octobre 2024 et s'achèvera fin 2025.

4.2. Phasage des travaux

Les travaux à entreprendre pour la suppression du demi-échangeur Porte de Paris comprennent la démolition des bretelles, et leur remplacement par une voie de retournement pour les véhicules de service. Au présent stade du dossier, le phasage de ces travaux de démolition est donc constitué d'une phase unique de travaux d'une durée de 6 mois intervenant après la mise en service de l'échangeur Pleyel, à partir de fin 2024.

Les travaux au niveau de l'échangeur Pleyel sont plus conséquents et nécessitent un phasage particulièrement contraint, afin de maintenir au maximum les circulations et les flux en évitant des déviations trop importantes. Les travaux d'aménagement vont entraîner inévitablement des perturbations sur le fonctionnement urbain (aspects circulations et déplacements général) et sur le cadre de vie des riverains.

L'échangeur Pleyel devra être fonctionnel et les bretelles de la Porte de Paris fermées à la circulation publique fin 2023.

II. CARACTÈRE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

UNE OPÉRATION AU SERVICE DU TERRITOIRE

La fermeture des bretelles de la Porte de Paris répond à une double demande exprimée par le territoire : apaiser la circulation sur le boulevard Anatole France, actuellement emprunté par du trafic de transit provenant de l'A1, et reconquérir les emprises des bretelles actuelles dans une perspective de développement urbain.

Associés à cette ambition, le caractère d'intérêt général du projet découle des objectifs du projet :

- offrir aux usagers des conditions optimales sur les autoroutes A86 et A1 et sur les axes locaux ;
- améliorer les conditions de desserte du secteur Pleyel pour accompagner le développement des territoires concernés et en particulier améliorer la desserte du village olympique
- garantir les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers ;
- assurer une bonne insertion environnementale et paysagère du projet ;
- permettre le développement des offres de déplacement sur les axes routiers locaux, par les transports en commun et les modes actifs (piétons et cycles).

L'opération répond au Contrat de Développement Territorial (CDT) 2014-2030 « Territoire de la Culture et de la Création » de Plaine Commune, cosigné par le territoire et l'Etat et sur le PLUi de Plaine Commune en cours d'approbation, au travers de l'Orientations d'Aménagement Programmatique (OAP) thématique « Grands axes et urbanisme de liaison » et de l'OAP sectorielle relative au secteur Pleyel.

Le projet d'évolution des échangeurs à Pleyel et Porte de Paris s'inscrit ainsi dans les orientations stratégiques portées par les acteurs locaux en matière d'aménagement du territoire. La suppression de la fonction de liaison autoroutière, assumée par le boulevard Anatole France, la suppression des bretelles de la Porte de Paris, la complétude du diffuseur à Pleyel, sont inscrites dans les documents cadres qui mettent en cohérence les projets urbains et d'infrastructure en cours et à venir.

Après la fermeture des bretelles de la Porte de Paris, les connexions entre l'A86 et l'A1 pourront toujours s'effectuer au niveau du barreau de liaison de la Courneuve. La fermeture et la déconstruction des bretelles de la Porte de Paris permettront également de limiter l'utilisation du réseau routier local pour le transit entre les autoroutes A1 et A86 et la circulation sur le boulevard Anatole France sera apaisée offrant des opportunités pour les acteurs du territoire pour le développement de transports collectifs et de modes actifs et sa requalification en boulevard urbain.

De plus, cette fermeture définitive des bretelles offre des opportunités de dégagement d'emprises rendant possible des projets locaux, notamment avec la réalisation de la ZAC Saulnier.

Le projet doit ainsi permettre d'accompagner la mutation du territoire de Plaine Commune, renforçant sa desserte.

Les impacts sociaux apparaissent globalement positifs sur l'ensemble du territoire :

- la requalification du réseau de voiries locales améliorera la sécurité, à la fois routière mais également en matière de modes actifs (piétons et vélos) ;

- la mise en œuvre d'une voie bus dédiée sur le boulevard Anatole France et de cheminement qualitatif en modes actifs favorisera le report modal, en complémentarité avec une desserte renforcée du territoire en modes lourds de transport en commun ;
- la mise en valeur des espaces publics dégagés par la reconfiguration des échangeurs à la Porte de Paris et sur le secteur Pleyel contribuera à l'attractivité du territoire, favorisant la venue d'habitants qui bénéficieront de l'amélioration de leur cadre de vie.

Le caractère d'intérêt général du projet est confirmé par l'évaluation socio-économique d'après laquelle le projet est profitable à la collectivité puisque son bénéfice net actualisé est largement positif.

Les inconvénients de ce projet n'apparaissent par ailleurs pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il représente. La démarche « Éviter– Réduire – Compenser » qui a été mise en œuvre dans le cadre de la conception de l'aménagement et sera appliquée lors de sa réalisation, permet de répondre aux enjeux environnementaux du projet.

Les impacts sur l'environnement, globalement positifs, feront l'objet d'une attention toute particulière au niveau des sites sensibles identifiés, qui s'inscrira dans une démarche collective et concertée permettant d'agir, non seulement sur la réduction des pollutions atmosphériques et sonores, mais aussi sur la mise en œuvre d'un espace public de qualité.

Globalement, la mise en œuvre du projet devrait permettre de diminuer l'exposition de la population de la zone d'étude aux polluants issus du trafic routier et de diminuer le risque cancérigène pour la population par rapport à la situation au fil de l'eau (c'est-à-dire sans le projet) et par rapport à l'état actuel. La qualité de l'air sur le périmètre d'étude est en effet globalement améliorée avec le projet et les impacts sanitaires diminueraient avec le projet, par rapport à la situation au fil de l'eau (c'est-à-dire sans le projet), à l'exception de certains sites dits sensibles pour lesquels le Maître d'ouvrage et les acteurs du territoire s'engagent, dans le cadre d'un protocole de suivi en cours d'élaboration, à mettre en œuvre des dispositions visant à diminuer les impacts du projet sur les nuisances sonores et la pollution de l'air. Ainsi, au regard des enjeux de santé publique, le projet apportera des évolutions globalement positives sur l'ensemble de l'aire d'étude.

Enfin, les impacts sur l'activité apparaissent globalement positifs, la mise en œuvre du projet devant permettre d'améliorer la desserte et le cadre de vie d'un territoire qui y gagnera en attractivité et dynamisme.

III. SUITES APPORTÉES AU PROJET À L'ISSUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique du 7 mai au 28 juin 2019 inclus. À la suite de cette enquête et des échanges avec le maître d'ouvrage (mémoire en réponse au procès-verbal d'enquête publique), la commission d'enquête a rendu en date du 16 octobre 2019 un avis favorable sans réserve :

- à la déclaration de projet relative à l'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris à Saint-Denis (93), faisant valoir le caractère d'intérêt général de l'opération projetée ;
- au classement des bretelles nouvellement créées d'accès et de sorties à l'A86 dans le domaine autoroutier, prononcé par le préfet de Seine-Saint-Denis.

Cet avis est précédé de l'exposition des conclusions détaillées de la commission d'enquête et notamment de cinq recommandations visant à encourager le maître d'ouvrage à mettre en œuvre différents engagements pris dans le mémoire en réponse au procès-verbal d'enquête publique :

RECOMMANDATION 1 : METTRE EN ŒUVRE LES ÉVOLUTIONS ACTÉES DANS LES RÉPONSES DES PORTEURS DE PROJETS À LA COMMISSION D'ENQUÊTE ET VISANT À RÉDUIRE LA PLACE DE LA VOITURE DANS LE SECTEUR

En concertation avec les gestionnaires de voiries locales, le maître d'ouvrage réitère ici ses engagements pris dans le mémoire en réponse au procès-verbal des observations de l'enquête publique visant à réduire la place de la voiture dans le secteur. Les optimisations du projet définies en accord avec les partenaires (Département 93, Plaine Commune et Ville de Saint-Denis) concernent ainsi, dans les emprises de l'opération indiquées dans le plan général des travaux :

- Pour l'ensemble des voiries locales reconfigurées du projet (route de la Révolte, boulevard de la Libération et boulevard Anatole France, dans les limites d'emprise du projet définies dans le plan général des travaux), une réduction maximale de la largeur des voies dédiées à la circulation motorisée ;
- Pour le boulevard Anatole France :
 - une réduction d'au moins une voie devant le groupe scolaire Anatole France, portant le nombre de voie sur cette section à 3 voie + 1 voie bus ;
 - le décalage de l'axe du boulevard Anatole France vers l'Est, afin de permettre d'éloigner d'au moins 10 mètres la façade du groupe scolaire de la première voie de circulation.
Cet éloignement permettra l'aménagement d'un trottoir largement dimensionné (entre 3,6 m et 5 m de large au droit du groupe scolaire Anatole France) et sécurisé, séparé de la chaussée routière par une piste cyclable bidirectionnelle longeant le trottoir devant l'école Anatole France ainsi que par un écran végétal de 5 m de large pour isoler les véhicules des espaces de vie et filtrer en partie la pollution liée aux particules.
- Pour le boulevard de la Libération :
 - une réduction d'une voie sur ce boulevard au Nord et au Sud de l'Autoroute A86, en dehors des carrefours ;

- une compression du carrefour boulevard de la Libération/route de la Révolte avec la réduction des voies d'insertion et de rabattements ;
- la réduction de la longueur de la voie de stockage sur le boulevard de la Libération, au Nord de l'échangeur, pour maintenir le profil actuel d'une voie par sens, dès le droit des premières habitations sur ce boulevard ;
- une sécurisation et une optimisation des circulations piétonnes et des pistes cyclables.

RECOMMANDATION 2 : PORTER UNE AMBITION, UNE RÉFLEXION ET UNE ACTION COLLECTIVES SUR LES ENJEUX DE QUALITÉ DE L'AIR, DE BRUIT ET DE MOBILITÉ DURABLE, FORMALISÉES DANS LE CADRE D'UN PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LES ACTEURS DU TERRITOIRE

L'étude d'impact a fait le constat d'une amélioration globale de la qualité de l'air par rapport à la situation actuelle. Toutefois, quelques sites (minoritaires) parmi l'ensemble des sites sensibles répertoriés dans le quartier Pleyel pourront connaître une situation de moindre amélioration sur le plan de la qualité de l'air avec la réalisation du projet.

Pour ces sites sensibles, le Maître d'ouvrage et les acteurs du territoire s'engagent à mettre en œuvre des dispositions visant à diminuer les impacts du projet sur les nuisances sonores et la pollution de l'air.

Cet engagement de suivi de la qualité de l'air et du bruit sera précisé et formalisé dans un protocole qui sera signé par l'ensemble des parties concernées en 2020. Ce protocole définira les dispositifs à mettre en place, notamment techniques, le pilotage de ce suivi ainsi que les modalités d'association du public. A minima seront signataires de ce protocole l'Etat, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis. Les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel, la Région Île-de-France et le Département de Seine-Saint-Denis seront également sollicités.

Au sein de ce protocole seront évoquées des mesures concernant la qualité de l'air et le bruit. Les actions engagées dans le cadre de ce protocole incluront notamment les mesures de qualité de l'air et d'acoustique décrites par le maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse au procès-verbal d'enquête publique au titre du projet d'aménagement du système d'échangeur Pleyel et de la Porte de Paris qui sont reprises dans l'annexe 3. Un premier temps, de 2020 jusqu'en 2024, permettra de doter d'un outil commun sur la question de la qualité de l'air et du bruit l'ensemble des acteurs de la transformation du secteur. Dans un second temps, de 2024 à 2030, il sera mesuré les évolutions après réalisation des différents aménagements du secteur et après mise en œuvre des mesures prévues pour en réduire les impacts.

Ce protocole prévoira l'organisation d'un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupant l'ensemble des signataires. Il pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUITPARIF et pourra associer des représentants des habitants (conseil citoyen, associations...), le conseil de développement, des associations concernées par le sujet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis...

Ainsi, il convient de suivre les sites sensibles bien identifiés et plus globalement de faire du quartier Pleyel un site pilote sur la qualité de l'air et le bruit en :

- mesurant la qualité de l'air et le niveau de bruit dans le quartier ;

- définissant une stratégie d'action partenariale ;
- agissant, entre autre en expérimentant des mesures innovantes en matière de maîtrise et d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit.

RECOMMANDATION 3 : POURSUIVRE UNE DÉMARCHE CONCERTÉE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE ET LES HABITANTS CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC ET L'INSERTION PAYSAGÈRE LIÉS À LA RECONFIGURATION DES ÉCHANGEURS PLEYEL ET PORTE DE PARIS

et

RECOMMANDATION 4 : ASSOCIER LES CITOYENS AUX PROJETS SUR LEUR TERRITOIRE

La maîtrise d'ouvrage a proposé à Plaine Commune et au Département un processus de travail et de décision pour la finalisation du projet en termes d'aménagement sur le secteur Pleyel. Le résultat des ateliers organisés par Plaine Commune à l'hiver 2019 a été transmis au maître d'œuvre de l'opération qui s'en saisit pour proposer des aménagements du projet ainsi que des idées pour l'aménagement des espaces publics. Les éléments de réflexion du maître d'œuvre ont été présentés le 11 juillet à Plaine Commune et aux Départements qui ont réagi à ces premières pistes.

Un temps d'échange portant sur les cheminements piétons ainsi que les aménagements paysagers à l'angle de la route de la Révolte et du boulevard de la Libération et à côté du boulevard Anatole France interviendra à la suite de la déclaration de projet avec les citoyens et les collectivités dans le but d'élaborer les solutions concrètes d'aménagement qu'il s'agira de mettre en œuvre dans le projet.

Le travail de ces ateliers permettra de finaliser le programme de l'opération à soumettre à l'approbation des collectivités partenaires. Ce programme permettra à la maîtrise d'ouvrage de soumettre à l'avis de Plaine Commune des aménagements cohérents avec la vision citoyenne des aménagements, y compris le besoin de conserver ou non une passerelle Nord/Sud.

Concernant Porte de Paris, le projet prévoit la déconstruction des bretelles et libération de l'emprise, permettant la mise à disposition du terrain pour un usage dont le choix appartiendra au futur repreneur.

Le maître d'ouvrage poursuivra le dialogue avec les usagers, les riverains, les élus, les partenaires socio-économiques et associatifs, et assurera leur information pendant les phases opérationnelles successives des travaux.

RECOMMANDATION 5 : PERMETTRE UNE COORDINATION FINE DE L'ENSEMBLE DES CHANTIERS DU TERRITOIRE S'INSCRIVANT DANS UNE DÉMARCHE D'EXEMPLARITÉ ENVIRONNEMENTALE

Les chantiers nécessaires à la mise en œuvre du projet peuvent impacter le fonctionnement des quartiers dans lesquels ils s'inscrivent. De plus, d'autres chantiers sont sur le point de démarrer à proximité et le territoire va connaître de profondes transformations durant les prochaines années. Dans ce contexte, les élus du territoire de Plaine Commune ont exprimé, début 2019, leur attente de mise en place d'une coordination de l'ensemble des chantiers qui vont être conduits concomitamment dans le secteur Pleyel élargi d'ici aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

Cette coordination a été mise en place par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (Solideo), qui s'est dotée d'une assistance à maîtrise d'ouvrage en matière d'ordonnancement et de planification de chantier (OPC). Cette démarche, menée à l'échelle du "Grand Pleyel", comprend non seulement les chantiers dont la SOLIDEO assure la maîtrise d'ouvrage (le Village Olympique et Paralympique), mais aussi les chantiers environnants (échangeurs, centre aquatique olympique, ZAC Pleyel, Franchissement urbain Pleyel, Grand Paris Express...). La Solideo réunit ainsi depuis mai 2019 des comités techniques auxquels participent les maîtres d'ouvrage, gestionnaires de voirie et concessionnaires de réseaux. L'opération de reconfiguration des échangeurs de Pleyel (A86) et la Porte de Paris (A1) est bien intégrée à ce dispositif de coordination mis en place par la SOLIDEO.

Le maître d'ouvrage collabore également avec le Conseil Départemental qui prépare la mise en place d'un outil collaboratif progressivement mis à la disposition de l'ensemble des maîtres d'ouvrage et concessionnaires intervenant dans le département. Cet outil de recensement des chantiers, destiné à évaluer leur impact sur la voirie, permettra d'identifier les éventuels points durs pour proposer des mesures correctrices adaptées.

L'Etat, en lien avec la SOLIDEO et le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, met par ailleurs en place une instance ad-hoc pour coordonner les chantiers qui se dérouleront dans un secteur plus large, en lien avec les grands opérateurs (SOLIDEO, SGP, SNCF, DIRIF, etc...) et les élus du territoire. Le Préfet pourra notamment recourir à son pouvoir de police administrative, pour garantir le fonctionnement optimal des quartiers en phase chantiers.

Enfin, le maître d'ouvrage coopérera activement à toute initiative de la Solideo, des maîtres d'œuvre et des acteurs locaux pour une meilleure maîtrise et intégration du projet dans son environnement (gestion du bruit, des poussières, des déblais et des déchets).

PLEYEL (A86) ET PORTE DE PARIS (A1) AMÉNAGEMENT DU SYSTÈME D'ÉCHANGEUR

Engagements du maître d'ouvrage sur la démarche ERC

Annexe 3 - A l'arrêté préfectoral du 22 novembre 2019 portant sur l'intérêt général des travaux d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel (A86) et de Porte de Paris (A1) à Saint-Denis (93)



Préambule

Le projet d'aménagement du système d'échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris à Saint-Denis a été soumis à enquête publique du 7 mai 2019 au 28 juin 2019. Suite à cette enquête, la commission d'enquête nommée le 25 février 2019 par le tribunal administratif de Montreuil a émis un avis favorable sur l'intérêt général de l'opération. Son rapport ainsi que ses conclusions et avis seront disponibles sur le site <https://www.registre-numerique.fr/echangeurs-A86-A1/rapport>

Le présent document relève des dispositions de l'article L.122-1 du code de l'environnement, qui précise que « La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. ».

À cet égard, il reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce document afin de qualifier plus complètement le caractère d'intérêt général de l'opération.

L'ensemble des études déjà réalisées reste à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut notamment être pris connaissance de ces études auprès au siège de DRIEA.

TABLE DES MATIÈRES

I. LES PRINCIPALES MESURES D'ÉVITEMENT INCLUSES DANS LA CONCEPTION.....	5
ME01 : Préservation des habitats semi-naturels relictuels de l'aire d'étude.....	6
ME02 : Délimiter les emprises du chantier pour éviter toute extension.....	6
II. MESURES EN PHASE CHANTIER.....	7
1. Sécurité du chantier.....	7
<i>Mesures de réduction</i>	7
2. Gestion des déchets de chantier.....	8
<i>Mesures d'évitement</i>	8
3. Paysage.....	9
<i>Mesures de réduction</i>	9
4. Milieux naturels, flore et faune.....	9
MR01 : Établir un plan de lutte contre les pollutions accidentelles.....	9
MR02 : Adapter la période de travaux en fonction des enjeux.....	11
MR03 : Adapter l'éclairage aux usages.....	11
MR04 : Réaménager les emprises du chantier à la fin des travaux et recréer un couvert végétal..	11
MR05 : Limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes.....	13
MA01 : Favoriser l'accueil de la biodiversité par l'aménagement de structures simples (gabions pour les reptiles, abris à insectes, nichoirs à oiseaux.....)	14
MS01 : Mettre en place un suivi de chantier environnemental.....	15
5. Patrimoine archéologique.....	18
<i>Mesures de réduction</i>	18
6. Réseau viaire.....	18
<i>Mesures de réduction pour la circulation des usagers du réseau viaire</i>	18
<i>Mesures de réduction pour la circulation des engins de chantier</i>	19
7. Transports en commun – réseau bus.....	19
<i>Mesures de réduction</i>	19
8. Projets de transport.....	20
<i>Mesures de réduction</i>	20
9. Modes actifs.....	21
<i>Mesures de réduction</i>	21
10. Qualité de l'air.....	21
<i>Mesures de réduction</i>	21
<i>Mesures de gestion de l'amiante dans les enrobés</i>	21
<i>Mesures de réduction en cas de pollution des sols</i>	22
<i>Mesures de réduction des gaz d'échappement des engins</i>	22
<i>Mesures de réduction des émissions de poussières</i>	22
<i>Mesures de réduction des émissions de COV et de HAP</i>	22
<i>Dispositions contractuelles imposées par le maître d'œuvre</i>	23
11. Environnement sonore.....	23
<i>Mesures de réduction</i>	23
12. Vibrations.....	24
<i>Mesures d'évitement et de réduction</i>	24
13. Émissions lumineuses.....	25
<i>Mesures de réduction</i>	25
14. Champs électromagnétiques.....	25

<i>Mesures de réduction</i>	25
15. Hygiène et salubrité publique.....	25
<i>Mesures de réduction</i>	26
III. MESURES EN PHASE EXPLOITATION.....	27
1. Sols et sous-sols.....	27
<i>Mesures d'évitement et de réduction</i>	27
2. Eaux superficielles.....	27
<i>Mesures de réduction</i>	27
3. Eaux souterraines.....	28
<i>Mesures de réduction</i>	28
4. Milieu naturel.....	28
<i>MR 06 : Mettre en place une gestion différenciée des espaces verts</i>	28
5. Paysage et insertion urbaine.....	29
<i>Mesures de réduction</i>	29
6. Bruit.....	29
<i>Mesure de réduction</i>	29
7. Qualité de l'air.....	30
<i>Mesure de Réduction</i>	30
8. Mesures de suivi en phase exploitation.....	30
<i>Gestion des eaux : suivi de l'efficacité du système de gestion des eaux pluviales</i>	30
<i>Suivi de l'ambiance sonore</i>	31
<i>Suivi de la qualité de l'air et du bruit</i>	31
<i>MS02 : Assurer un suivi écologique suite à la mise en œuvre du projet</i>	32

Dans le cadre du projet, la démarche de développement durable a été appliquée, consistant à rechercher, dans la définition du projet, l'évitement des enjeux, et lorsque cela n'était pas possible, une moindre incidence des ouvrages et des aménagements sur les milieux.

La doctrine nationale « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) adoptée en mai 2012 a ainsi été prise en compte ainsi que les lignes directrices adoptées en octobre 2013. La séquence ERC repose sur trois principes : d'abord « éviter », si on ne peut éviter « réduire » et si nécessaire « compenser ».

Les impacts sur l'environnement concernent l'ensemble des thématiques de l'environnement, et notamment les milieux naturels.

Cette doctrine est le fruit d'une réflexion collective menée par le ministère qui a pour vocation de rappeler les principes qui doivent guider, tant les porteurs de projets que l'administration, pour faire en sorte d'intégrer correctement la protection de l'eau et de la biodiversité dans les actions. La doctrine s'applique, de manière proportionnée aux enjeux dans le cadre des procédures administratives de leur autorisation (étude d'impact dans le cas présent).

Dans la conception et la mise en œuvre du projet, les mesures adaptées pour éviter et réduire ses impacts négatifs significatifs sur l'environnement ont été définies et sont présentées dans la suite. Cette annexe présente par grandes thématiques (bruit, qualité de l'air, sols, eaux, milieux naturels, etc.) les mesures prévues destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, le cas échéant, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits, en application de l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement.

Des mesures de suivi et d'accompagnement complètent ce dispositif afin soit de juger de l'efficacité des mesures mises en œuvre, soit d'engager éventuellement des adaptations. Les mesures de suivi présentées ci-après pourront être précisées lors des phases d'étude ultérieures, et notamment dans le cadre du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement).

I. LES PRINCIPALES MESURES D'ÉVITEMENT INCLUSES DANS LA CONCEPTION

L'ensemble des aménagements liés au système d'échangeurs de Pleyel et de Porte de Paris a fait l'objet, de la part du maître d'ouvrage, de la recherche d'un tracé évitant les enjeux forts du site, à savoir la préservation du cadre de vie (en lien avec les habitations situées à proximité) et la préservation des zones UVM, zones d'espaces verts.

Ainsi, l'éloignement des voies de circulation des habitations de la rue du Docteur Poiré (au Sud de l'A86) ainsi que des habitations de la Cité Meissonnier (entre le boulevard de la Libération et le Nord de l'autoroute A86) a été recherché, en particulier lors du travail effectué suite à la concertation.

De plus, le maître d'ouvrage a également souhaité qu'aucune expropriation ne soit nécessaire pour la réalisation du projet : ainsi, la géométrie des aménagements a été réfléchi pour rester sur les emprises publiques et ne pas empiéter sur des propriétés privées.

ME01 : PRÉSERVATION DES HABITATS SEMI-NATURELS RELICTUELS DE L'AIRE D'ÉTUDE

La mesure a pour objectif de conserver un maximum d'espaces verts actuellement présents, voire de les améliorer, dans le but de maintenir des habitats d'espèces sur l'aire d'étude.

Le projet d'aménagement du demi-échangeur Pleyel évite les habitats semi-naturels situés au Nord-Ouest de l'aire d'étude et présentant le plus grand intérêt pour la faune, sur environ 2 ha. D'autres éléments boisés ou arborés intéressants pour la faune sont également conservés.

Les habitats de type fruticée, boisement rudéral, friche et petit parc concernés par les aménagements seront pour la plupart temporairement dégradés. Ceux-ci feront toutefois l'objet d'une revégétalisation suite aux travaux afin d'améliorer l'existant. Les bords de route seront réhabilités en corrélation avec les continuités de la trame verte à maintenir et à restaurer (cf. MR04 : Réaménager les emprises du chantier à la fin des travaux et recréer un couvert végétal développé page 11).

ME02 : DÉLIMITER LES EMPRISES DU CHANTIER POUR ÉVITER TOUTE EXTENSION

Aux abords de milieux semi-naturels, les emprises du chantier seront limitées au minimum pour ne pas engendrer une consommation excessive de l'espace et par conséquent une augmentation de la destruction ou dégradation des milieux.

La zone de chantier sera délimitée par la mise en place de barrières de type palissade. Le balisage mis en place devra être respecté par les entreprises en charge des travaux pour supprimer ces effets potentiels temporaires. La pose de ce balisage se fera en concertation avec un écologue en charge du chantier. Cette mesure permettra également la conservation au maximum de l'existant. Les modes constructifs seront également définis en ce sens.

Cette mesure sera à appliquer pendant toute la durée des travaux sur les milieux conservés et hors emprises travaux.

II. MESURES EN PHASE CHANTIER

1. SÉCURITÉ DU CHANTIER

Les causes d'insécurité aux abords des chantiers sont multiples. Elles sont généralement dues à la confrontation entre engins de chantier, à la circulation générale et à la circulation piétonne. Cette insécurité est logiquement liée aux problématiques d'accessibilité, ainsi qu'aux multiples usages qui cohabitent sur les zones concernées par les travaux : riverains, activités de commerce, accès aux pôles d'emplois et aux activités propres au chantier.

De plus, les accès au chantier (sorties entrées) peuvent être rendus glissants en raison de dépôts de matériaux.

Mesures de réduction

Les marchés de réalisation remis aux entreprises imposeront le respect de la réglementation en vigueur mais également le respect des clauses contractuelles des chantiers à faible impact environnemental insérées dans les marchés de travaux.

Le Maître d'Ouvrage établira un calendrier prévisionnel d'exécution des travaux en accord avec les services de gestion des voiries concernés.

Les accès aux chantiers feront l'objet de diverses mesures préventives telles que l'aménagement de séparations physiques, si nécessaire, vis-à-vis de la circulation générale.

Toutes les propriétés riveraines doivent rester accessibles, tant aux véhicules qu'aux piétons. Des platelages et autres dispositifs particuliers assureront cette accessibilité.

En cas d'intervention nocturne, le chantier sera éclairé et les riverains seront systématiquement informés préalablement (sauf cas d'urgence).

Pour le personnel de chantier, les abris et les bungalows accompagnant l'exécution du chantier seront installés dans une emprise de chantier clôturée, interdite au public. Les accès non utilisés pendant les heures ouvrées par les entreprises resteront fermés.

Les engins utilisés seront systématiquement pourvus de signaux sonores, avertisseurs de recul et devront être homologués.

L'entrepreneur doit prendre sur ces chantiers toutes les mesures d'ordre et de sécurité propres à éviter des accidents, tant à l'égard du personnel qu'à l'égard des tiers. Il est tenu d'appliquer tous les règlements et consignes de l'autorité compétente. Les points de passage dangereux, le long et à la traversée des voies de communication, doivent être protégés par des garde-corps provisoires ou par tout autre dispositif approprié ; ils doivent être éclairés et, au besoin, gardés.

Les chantiers seront conformes aux réglementations en vigueur. Les travaux intéressant la circulation publique seront annoncés par une signalisation qui devra être conforme à la réglementation et qui sera réalisée sous le contrôle des services compétents. Concernant les cheminements piétons et PMR, plusieurs solutions devront être apportées selon les situations, elles viseront d'une part à s'opposer efficacement aux chutes de personne et aux chocs, puis d'autre part à permettre le contournement des zones de travaux. Par ailleurs, les modalités d'information des zones perturbées devront être accessibles à l'ensemble des publics.

Fonctionnement des services de secours et de sécurité

L'accès des services publics et de secours sera maintenu et reporté sur des plans d'aménagement du site à l'avancement de l'aménagement des échangeurs et des conditions de circulation, en accord avec ces services qui mettront leurs plans d'intervention à jour. Le Maître d'Ouvrage mettra en place une organisation permettant d'assurer la sécurité du chantier pendant les horaires de chantier et en dehors (gardiennage, télésurveillance, astreinte, ...).

Les services de secours et d'assistance (SDIS, secours médical d'urgence, ambulance, police, gendarmerie) doivent pouvoir accéder en tous lieux en urgence. L'accessibilité est maintenue en permanence, ce qui peut nécessiter la création de voiries provisoires. Lorsqu'une rue sera barrée, les dispositions pour le maintien d'accès des véhicules pompiers et ambulances seront agréées préalablement.

L'ensemble des mesures qui seront mises en place pendant les travaux (signalétique adaptée, prise en compte des travaux connexes, agent d'astreinte, maintien de l'accessibilité aux services de secours...) permettra d'assurer une bonne sécurité au niveau des zones de chantier ainsi qu'à leurs abords.

2. GESTION DES DÉCHETS DE CHANTIER

La majorité des déchets issus du chantier proviendront des phases ou des activités de terrassement, des accès de voirie, de génie civil (gros oeuvre). Trois catégories de déchets peuvent ainsi être déclinées :

- Les déchets dangereux (exemple : bois traités par une imprégnation : créosote, mélange cuivre, chrome, arsenic (CCA) ;
- Les déchets non dangereux non inertes (exemple : plâtre) ;
- Les déchets non dangereux inertes (exemples : béton, briques).

Ces différents déchets sont susceptibles d'avoir des effets sur l'environnement selon leur nature et leur devenir. Des mesures spécifiques sont nécessaires pour en limiter la dispersion et les effets.

Mesures d'évitement

Les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- Mise en œuvre du tri sélectif des déchets, en coordination avec les services concernés de la préfecture de la Seine-Saint-Denis et acheminement vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées, conformément à la réglementation. Ainsi, lorsque cela sera possible, les matériaux non réutilisés sur place, ainsi que les éventuels déchets d'enrobés de chaussée, seront évacués vers une plateforme BTP, en vue de leur tri-valorisation ;
- Mise en place de dispositifs de collecte des déchets (conteneurs, poubelles...) ;
- Nettoyage permanent du chantier, des installations et des abords ;
- Élimination des déchets par une filière adaptée, selon leur nature (Schéma d'Élimination des Déchets).

3. PAYSAGE

En phase travaux, les impacts sur le paysage sont dus essentiellement aux travaux eux-mêmes, générés par des aires de chantier, le stockage des matériaux et matériels, les terrassements et les réaménagements provisoires de voirie et d'espaces publics nécessaires à la réalisation des travaux.

Mesures de réduction

Le chantier sera au maximum intégré à l'espace urbain. Les entreprises chargées des travaux veilleront à maintenir le chantier et ses abords propres et évacuer les déchets pour éviter toute pollution visuelle.

Les travaux seront réalisés en plusieurs phases successives ce qui permettra de limiter l'impact paysager sur le secteur.

4. MILIEUX NATURELS, FLORE ET FAUNE

MRO1 : Établir un plan de lutte contre les pollutions accidentelles

Les projets d'aménagement du système d'échangeurs Pleyel et de la porte de Paris sont susceptibles de générer des pollutions accidentelles de type matière en suspension, hydrocarbures... Le risque est plus grand en phase chantier qu'en phase exploitation, où il est réduit mais reste néanmoins non négligeable.

Il est possible de prévenir la majeure partie des risques de pollution en période de chantier en prenant quelques précautions élémentaires qui seront imposées aux entreprises chargées de la réalisation du projet. Bien que la Seine et le canal Saint-Denis soient présents dans la zone d'étude, ils sont relativement éloignés des travaux. Aucun rejet direct vers ceux-ci n'est envisagé. Les rejets s'effectueront vers les réseaux d'assainissement.

Afin de limiter l'apport de pollution au sein des réseaux qui ont, eux, pour exutoire final la Seine, il sera préconisé :

- D'assurer la gestion des eaux pluviales en phase chantier (Les eaux pluviales de la plate-forme de chantier (installations, parking, engins et voitures, ...) seront gérées par un système de collecte et de tamponnement) avant d'être rejetées au réseau d'assainissement). . Dans la mesure du possible, les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront réalisés le plus en amont possible afin de traiter les eaux de ruissellement du chantier. Dans le cas contraire, des fossés et bassins provisoires seront mis en oeuvre, dimensionnés pour une pluie de retour de 2 ans à minima. Ils devront être conçus et gérés de façon à ce que leur structure et leur fonctionnement soient pérennes pendant toute la durée des travaux ;
- De végétaliser ou d'engazonner les terres mises à nues le plus rapidement possible ou de créer des descentes d'eaux provisoires pour limiter l'entraînement des matériaux ;
- De mettre en place des systèmes de filtration adaptés aux conditions de réalisation du chantier (filtre géotextile semi-enterré), en aval des zones d'intervention pour limiter la mise en suspens des fines dans les eaux ruisselées ;
- D'étanchéifier les aires d'entrepôts des matériaux, de ravitaillement, de lavage et d'entretien des engins. Ces aires spécifiques seront implantées en dehors des milieux naturels sensibles

et dotées d'un bassin ou d'un bac recueillant les eaux, d'un volume au moins égal au volume stocké. Les produits de vidange seront recueillis et évacués en fûts fermés vers des décharges agréées. Les bidons d'huile usagée et autres déchets potentiellement polluants seront évacués à des intervalles réguliers ;

- De n'autoriser que des engins et matériels homologués, dont une maintenance préventive aura été effectuée. Des visites préalables régulières du matériel devant être utilisé sur le site seront réalisées (vérification du contrôle technique des véhicules, réparation des éventuelles fuites ...). Les véhicules et engins de chantier devront tous être équipés de kits de dépollution en cas de fuite de carburant, huile ou autre matériau et le personnel formé pour les utiliser ;
- D'effectuer les opérations de remplissage des réservoirs de manière sécurisée (pistolet à arrêt automatique, contrôle de l'état des flexibles) ;
- D'interdire l'accès du chantier au public et interdire de laisser tout produit toxique ou polluant sur site en dehors des heures de chantier, évitant ainsi tout risque de dispersion nocturne, qu'elle soit d'origine intentionnelle (vandalisme) ou accidentelle (perturbation climatique, renversement intempestif) ;
- D'assurer la remise en état des lieux après travaux de manière à recréer des conditions favorables à une recolonisation par la végétation naturelle.

Pour les travaux les plus impactant (terrassements), une intervention hors période pluvieuse permettra en outre :

- De limiter le lessivage des sols décapés et potentiellement souillés ;
- D'éviter tout transport rapide de pollution (mécanique ou chimique) ;
- De faciliter le travail à sec ;
- De traiter rapidement une éventuelle pollution accidentelle (déversement d'hydrocarbures, de béton, ...) par pompage ou écopage.

Par ailleurs, les aires de vie du chantier, baraquements, sanitaires, sont sources d'eaux vannées, mais aussi de rejet de savons et détergents forts préjudiciables pour le milieu aquatique. Ces eaux sont chargées de matières organiques biodégradables et consommatrices d'oxygène dissous. Elles sont aussi riches en phosphates, facteurs d'eutrophisation et de produits tensio-actifs comme les détergents. Ces derniers inhibent le pouvoir auto-épurateur des milieux aquatiques les plus vulnérables et limitent le développement des micro-organismes benthiques. Il faudra par conséquent que ces eaux soient intégralement collectées et traitées au préalable de tout rejet.

Enfin, un plan d'intervention sera mis en place pour intervenir en cas de pollution accidentelle. Elaboré par l'entreprise titulaire du marché des travaux, ce plan, intégré au Plan de Respect de l'Environnement établi pour l'ensemble des travaux stipulera :

- Les modalités de récupération et d'évacuation des substances polluantes, ainsi que le matériel nécessaire ;
- Le plan des accès permettant d'intervenir rapidement ;
- La liste des personnes et organismes à prévenir en priorité (services de la Police de l'Eau-DDT, ARS, CSP, Maître d'ouvrage, ...) ;

- Les données descriptives de l'accident (localisation, nombre de véhicules impliqués, nature des matières concernées).

Les termes de ce plan seront ajustés lors des repérages préparatoires du chantier. Pour les substances toxiques et produits nécessaires au chantier, le choix privilégiera ceux dont le caractère est réputé le moins toxique pour le milieu, agréé compatible avec les contraintes de préservation de la qualité des eaux.

Un coordinateur environnemental sera désigné par le Maître d'ouvrage. Il vérifiera la bonne mise en œuvre des préconisations « Travaux » correspondant aux engagements de l'État en matière de protection de l'environnement et nécessaires à la prise en compte de la faune et de la flore. Il vérifiera, en complément de l'entreprise elle-même, que les engagements des entreprises en termes d'environnement dans les Plans d'Assurance Environnement (PAE) sont bien respectés, tant pour les mesures quotidiennes que pour la prévention d'une pollution accidentelle.

MR02 : Adapter la période de travaux en fonction des enjeux

Réalisés en période de reproduction des espèces faunistiques, les travaux peuvent avoir des effets négatifs sur l'accomplissement de celle-ci (destruction d'individus, perturbation des jeunes, destruction des nids...). Pour éviter ces effets, les travaux seront réalisés en dehors de cette période, notamment pour les oiseaux et les chauves-souris, groupes pour lesquels les travaux de déboisement sont les plus impactants. Ces travaux de déboisement débiteront en dehors de la période favorable à la reproduction pour permettre aux espèces de rechercher d'autres espaces à proximité du projet pour accomplir leur cycle de reproduction.

Afin d'éviter l'installation des oiseaux et la destruction de nids, les opérations de déboisement seront réalisées en automne/hiver précédant le démarrage des travaux, de préférence entre octobre et février.

MR03 : Adapter l'éclairage aux usages

Afin de limiter la pollution lumineuse et ses effets sur la faune, l'éclairage sera adapté au niveau des temps d'éclairage, de la couleur de l'éclairage, de l'orientation et de l'intensité lumineuse.

En phase d'exploitation, la présence de luminaires et l'intensité lumineuse seront adaptés aux usages. Ainsi l'éclairage des espaces verts et des espaces extérieurs sera évité le plus souvent possible – l'éclairage direct de la végétation est à proscrire. Les espaces non accessibles aux usagers la nuit ne doivent pas être éclairés. L'éclairage des voiries sera adapté à la sécurité des usagers.

Dans tous les cas, le faisceau de lumière sera orienté vers le sol et les lampes seront choisies pour émettre préférentiellement dans le jaune, de type lampe à sodium à basse pression (monochromatique) par exemple. Dans le cas d'utilisation de DEL, il convient de s'assurer auprès du fabricant que les émissions dans l'ultraviolet sont limitées pour le respect de la faune nocturne. Les DELs ambrées seront donc privilégiées. Lorsqu'il est nécessaire d'avoir un éclairage d'une couleur blanche pour des raisons visuelles, une combinaison de DELs blanches et ambrées pourra être choisie avec un système d'extinction des DELs blanches à partir de 23h.

MR04 : Réaménager les emprises du chantier à la fin des travaux et recréer un couvert végétal

Dans le but de reconnecter qualitativement les espaces verts entre la Seine et le canal via les friches et bords de route, les espaces publics seront végétalisés de préférence en plein terre.

Les trois principaux critères à respecter pour la re-végétalisation sont les suivants :

- Emploi d'espèces végétales sauvages indigènes dans la région.
- Origine locale certifiée des espèces.
- Espèces non protégées ni menacées.

Le choix de la replantation sera réalisé avec la demande spécifique d'une flore « d'origine garantie » avec le recours, dans la mesure du possible, à une utilisation de 2 labels : plantes messicoles et végétal local.

Vraies messicoles

Le label Vraies messicoles vise des plantes annuelles. Ce signe de qualité garantit la présence, dans les mélanges de semences bénéficiaires, de 100% d'espèces compagnes des cultures, d'origine locale et non horticoles. L'objectif prioritaire est la conservation des populations de plantes messicoles ayant subi une forte régression depuis l'intensification de l'agriculture, notamment du fait de l'utilisation d'herbicides de manière plus ou moins généralisée.

Végétal local

Le signe de qualité Végétal local garantit pour les plantes, les arbres et les arbustes sauvages bénéficiaires leur provenance locale, avec une traçabilité complète ; la prise en compte de la diversité génétique et une conservation de la ressource dans le milieu naturel.

Des hétérogénéités spatiales seront créées lors de la plantation, que ce soit en largeur et hauteur. Pour cela, des essences diversifiées seront plantées (au moins 5 essences) afin de travailler systématiquement sur les 3 strates de végétation (herbacée, arbustive, arborée).

Dans le cadre de l'aménagement, les arbres les plus remarquables sont conservés et de nouveaux individus sont plantés pour améliorer la continuité écologique par pas japonais. Les essences sont choisies de préférence à enracinement non traçant pour éviter la détérioration des trottoirs et relativement peu demandeuses en eau afin d'éviter un arrosage excessif. Les pieds des arbres seront revégétalisés, selon les préconisations de Plaine Commune dans leur étude Trame verte et bleue. Les abords des voiries et notamment les talus seront laissés en friche autant que possible.

Le choix des plantations tiendra également compte du caractère allergisant de certaines espèces. Les espèces concernées sont les suivantes : Charme, Chêne pédonculé, Frêne commun, Hêtre, Bouleau verruqueux, Orme champêtre, Saule marsault, Noisetier et Troène commun.

Les espèces végétales exotiques envahissantes déjà inventoriées sur les sites seront gérées pour éviter leur dissémination (cf. mesure MR05 : Limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes, présentée page suivante). Un point de vigilance devra être apporté à l'utilisation des terres sur place et à leur export.

Concernant les milieux herbacés, un mélange à dominance de graminées notamment fromental complété de légumineuses et de plantes vivaces à fleurs sera utilisé.

Les surfaces piétonnes seront préférentiellement recouvertes de matériaux perméables tels que les pavés en béton ou en pierre naturelle disjoints, les surfaces de graviers-gazon, etc. Cela offrira des

surfaces irrégulières permettant à l'eau de séjourner temporairement et de favoriser l'installation de certaines plantes et animaux (insectes, araignées, escargots, etc.).

Cette mesure sera à mettre en œuvre dès le début des travaux sur les zones conservées et revégétalisées. Quant aux zones concernées par les travaux, elles seront réaménagées au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La gestion différenciée sera préférée afin d'évoluer vers un milieu « naturel » et servir de zone de refuge à la faune dans ce contexte urbain en bordure d'autoroute.

Les espaces herbacés (talus, prairies) seront gérés par fauche différentielle, une fois par an de préférence en fin d'été. Un export des résidus de fauche sera privilégié. Si l'export s'avère impossible, les résidus de fauche pourront être utilisés comme mulch ou compost pour les massifs horticoles.

MR05 : Limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes

Les espèces végétales à caractère envahissant constituent une menace pour la biodiversité. En effet, en l'absence d'agents naturels de contrôle sur notre territoire (prédateurs, pathogènes...), elles sont très compétitives et peuvent se substituer à la flore indigène.

En fonction du caractère plus ou moins agressif des espèces envahissantes et des résultats des techniques de contrôle et d'éradication, cette mesure doit permettre :

- D'éviter la dissémination des espèces envahissantes aux espaces alentours ;
- De ne pas créer de conditions favorables à l'implantation massives d'espèces envahissantes ;
- De limiter la progression des espèces très vigoureuses sur lesquelles les actions d'éradication sont peu probantes ;
- D'éradiquer les espèces moins vigoureuses ou pour lesquelles les actions d'éradication sont efficaces.

Avant la mise en œuvre des mesures curatives, le matériel (gants, bottes...) et les engins utilisés devront être systématiquement nettoyés après intervention pour éviter toute propagation des espèces envahissantes.

Avant la phase de travaux, les secteurs présentant des plantes à caractère envahissant seront balisés par l'écologue participant au suivi de chantier, pour éviter la dissémination. Dans le cas où la lutte contre certaines espèces envahissantes suppose l'évacuation de parties de la plante, celles-ci seront stockées dans un lieu où leur destruction totale ne permettra pas l'apparition de nouveaux foyers de colonisation.

Afin d'éviter la propagation d'espèces invasives sur l'ensemble du projet, la terre prélevée sera réutilisée localement. Cela permet de bénéficier de la banque de graine locale présente dans le sol et d'éviter l'apport et la dissémination de semences d'espèces exotiques envahissantes.

Les déchets de coupe ne contenant ni fleurs, ni graines peuvent être mis à la collecte des déchets verts. Les déchets de coupe comportant des fleurs, des graines ou des racines doivent être éliminés sur un site ou dans des boxes de compostage, dans une usine de cofermentation avec phase d'hygiénisation ou par fermentation thermophile. L'élimination dans une usine d'incinération des

déchets ménagers reste possible. La mobilisation d'un écologue en phase travaux permettra de suivre de façon adaptée la prise en compte des espèces végétales envahissantes.

MA01 : Favoriser l'accueil de la biodiversité par l'aménagement de structures simples (gabions pour les reptiles, abris à insectes, nichoirs à oiseaux...)

Cette mesure est à la fois une mesure de réduction et d'accompagnement

La création de micro-habitats pour la petite faune permet de faciliter le report des individus avant chantier et de maintenir les populations dans des habitats favorables à leur développement.

Nichoirs à oiseaux

Des nichoirs favorables à la nidification des oiseaux seront mis en place dans les zones favorables. Le diamètre du trou d'entrée détermine les espèces que le nichoir va accueillir, pour exemples : 26 mm pour la Mésange bleue, 32 mm pour la Mésange charbonnière, 32 mm x 50 mm pour le Rouge-queue noir. Les nichoirs seront certifiés par la LPO9. Ils seront orientés de préférence entre le Sud-Est et le Sud-Ouest (à l'abri des intempéries), et l'ouverture orientée légèrement vers le bas pour ne pas que la pluie y pénètre. Ils seront installés à au moins 2,5 mètres du sol, à l'abri des prédateurs. Ces nichoirs seront régulièrement entretenus, chaque année au mois d'octobre.

Conservation du bois mort

Au sein des milieux boisés impactés ou en marge du projet, du bois mort sera laissé au sol dans le but d'accueillir une faune spécifique dont des insectes saproxyliques, base de l'alimentation de nombreuses autres espèces (oiseaux, reptiles, chauves-souris...). Une communication auprès du public pourra être mise en place pour sensibiliser à ce type de gestion.

Pierres favorables aux reptiles

Les gabions et les murs en pierres sèches sont des structures favorables aux reptiles et notamment au Lézard des murailles, espèce ubiquiste retrouvée en milieux urbains et potentiellement favorable sur l'aire d'étude. Ainsi, des murs en pierres ou des gabions pourront être installés dans les endroits favorables aux reptiles, en veillant à laisser un passage pour la petite faune régulièrement.

Hibernaculums

Au sein des espaces verts ou délaissés créés par le projet, des micro-habitats seront créés avec des tas de bois, des tas de pierres (formant un hibernaculum) ou des murets en pierres sèches. Ces petits habitats sont favorables aux insectes, aux reptiles (Lézards des murailles) et aux petits mammifères (hérissons).

La méthode de conception de ces habitats de refuge peut varier mais les éléments fondamentaux doivent rester, à savoir :

- La présence d'éléments minéraux comme socle de l'hibernaculum, de préférence des pierres non jointives, montées en rangs successifs sur une hauteur suffisante pour permettre un bon ensoleillement ;
- Ces éléments minéraux seront montés à la manière d'un « mur d'igloo », en préservant un espace central vide, lequel sera rempli d'un mélange d'éléments organiques et d'éléments minéraux non agencés régulièrement ;

- La partie sommitale de l'hibernaculum devra être constituée d'une matière emmagasinant correctement la chaleur solaire (tôle ondulée, tuiles, plaque en fibrociment, plaque bitumée etc.) ;
- L'ensemble de ces éléments sont ancrés par le poids de l'ensemble de l'ouvrage, il convient donc de s'assurer de la stabilité en ajoutant des éléments lourds sur le toit de l'hibernaculum le cas échéant.

MS01 : Mettre en place un suivi de chantier environnemental

Cette mesure consiste en la participation d'un écologue à la phase de préparation des travaux, ainsi qu'à la phase chantier et post-chantier afin de s'assurer que les aspects liés à l'écologie soient bien considérés et les mesures définies ci-avant respectées. Plus précisément, il interviendra à minima sur les missions suivantes :

- Délimitation des emprises du chantier pour éviter toute extension (ME02) ;
- Sensibilisation aux enjeux écologiques du personnel en charge des travaux ;
- Repérage et délimitation des secteurs à espèces exotiques envahissantes (MR05) ;
- Visites de chantier programmées et surprises lors des travaux, en fonction d'un calendrier préétabli avec le maître d'œuvre tenant compte du cycle biologique des espèces cibles et du planning des travaux (MR01, MR02) ;
- Interventions ponctuelles à la demande du maître d'œuvre en cas de besoin ;
- Lors de la phase post-chantier, appui pour définir les mesures de remise en état du site et suivi de la procédure de remise en état (MR04 et MA01).

L'écologue repérera les impacts des travaux sur l'environnement et en alertera le maître d'ouvrage, proposera des améliorations des mesures environnementales du chantier en conséquence (mesures de suppression, de réduction ou de compensation).

L'écologue proposé pour le suivi de la phase travaux devra être un écologue rompu aux contrôles écologiques des chantiers. Son rôle sera celui de garant écologique sur le chantier et d'interlocuteur privilégié des administrations et des associations. Après chaque visite de chantier, un compte-rendu sera envoyé au maître d'œuvre afin qu'il prenne connaissance des éventuels points à traiter.

Le suivi environnemental des travaux sera effectué lors de visites de terrain au cours desquelles sera surveillé le respect des règles prises en faveur de la protection de l'environnement. Ces visites, programmées ou inopinées, seront effectuées par le coordonnateur environnement des travaux. Il s'appuiera le cas échéant sur l'écologue référent et il intégrera un suivi de la qualité des milieux.

Au travers de ces visites de terrain, il sera contrôlé la bonne application des dispositions auxquelles le Maître d'Ouvrage s'engage dans le cadre du présent document, et des autres éventuels dossiers réglementaires. Le suivi des objectifs de développement durable sera également intégré.

Ces visites auront pour objectif de vérifier les points de vigilance majeurs, par exemple (liste non exhaustive) :

- La mise en place de systèmes d'assainissement de chantier ;
- La protection des milieux aquatiques et de la ressource en eau pendant les travaux ;

- Le positionnement des aires de chantier et cuves de stockage hors zones humides et inondables et écologiquement sensibles ;
- La limitation des rejets au milieu naturel ;
- Le respect des mises en défens avec le balisage des zones sensibles ;
- Les périodes d'intervention ;

Les visites environnementales de chantier auront une fréquence de 2 par mois pendant les 3 premiers mois de chantier, puis une fois par mois. Des visites complémentaires seront également réalisées mensuellement par un écologue.

Une attention particulière sera portée aux premières phases de chantier (décapage, terrassements), qui sont les plus susceptibles de générer des impacts écologiques et pendant lesquelles les dispositifs de mise en défens sont mis en place.

Par ailleurs, un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement et plus généralement de la prise en compte de l'environnement dans le projet pourrait être mis en place dans le cadre du projet. Un coordinateur environnement sera présent et assurera le suivi environnemental du chantier. Assistant à la fois du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre, le coordinateur environnement (bureau d'études spécialisé) doit :

- Veiller à la prise en compte de toutes les exigences réglementaires environnementales ;
- Assurer un suivi environnemental en phase chantier en associant les compétences d'un écologue à la phase de préparation des travaux, ainsi qu'à la phase chantier et post-chantier afin de s'assurer que les aspects liés à l'écologie soient bien considérés et les mesures définies ci-avant respectées. Plus précisément, il interviendra à minima sur les missions suivantes :
 - Délimitation des emprises du chantier pour éviter toute extension (ME02) ;
 - Sensibilisation aux enjeux écologiques du personnel en charge des travaux ;
 - Repérage et délimitation des secteurs à espèces exotiques envahissantes (MR05) ;
 - Visites de chantier programmées et surprises lors des travaux, en fonction d'un calendrier préétabli avec le maître d'œuvre tenant compte du cycle biologique des espèces cibles et du planning des travaux (MR01, MR02) ;
 - Interventions ponctuelles à la demande du maître d'œuvre en cas de besoin ;
 - Lors de la phase post-chantier, appui pour définir les mesures de remise en état du site et suivi de la procédure de remise en état (MR04 et MA01).
- Participer à la sensibilisation environnementale des intervenants ;
- Animer la concertation environnementale avec les entreprises, les administrations (DDT et DRIEE notamment) et les personnes concernées (riverains, associations) ;
- Rédiger les prescriptions environnementales dans les marchés de travaux, relatives à la qualité des eaux, au milieu naturel, au bruit et confort acoustique des riverains, à la qualité de l'air, à la sécurité ... ;

- Contrôler la mise en œuvre correcte des mesures en faveur de l'environnement.

Le suivi du chantier doit permettre de vérifier la bonne application des mesures environnementales retenues et d'anticiper des problèmes potentiels.

L'écologue proposé pour le suivi de la phase travaux devra être un écologue rompu aux contrôles écologiques des chantiers. Son rôle sera celui de garant écologique sur le chantier et d'interlocuteur privilégié des administrations et des associations. Après chaque visite de chantier, un compte-rendu sera envoyé au maître d'œuvre afin qu'il prenne connaissance des éventuels points à traiter.

Le suivi environnemental des travaux sera effectué lors de visites de terrain au cours desquelles sera surveillé le respect des règles prises en faveur de la protection de l'environnement. Ces visites, programmées ou inopinées, seront effectuées par le coordonnateur environnement des travaux. Il s'appuiera le cas échéant sur l'écologue référent et il intégrera un suivi de la qualité des milieux.

Au travers de ces visites de terrain, il sera contrôlé la bonne application des dispositions auxquelles le Maître d'Ouvrage s'est engagé dans le cadre du catalogue ERC, et des autres éventuels dossiers réglementaires. Le suivi des objectifs de développement durable sera également intégré.

Ces visites auront pour objectif de vérifier les points de vigilance majeurs, par exemple (liste non exhaustive) :

- La mise en place de systèmes d'assainissement de chantier ;
- La protection des milieux aquatiques et de la ressource en eau pendant les travaux ;
- Le positionnement des aires de chantier et cuves de stockage hors zones humides et inondables et écologiquement sensibles ;
- La limitation des rejets au milieu naturel ;
- Le respect des mises en défens avec le balisage des zones sensibles ;
- Les périodes d'intervention ;

Les visites environnementales de chantier auront une fréquence de 2 par mois pendant les 3 premiers mois de chantier, puis une fois par mois. Des visites complémentaires seront également réalisées mensuellement par un écologue. Une attention particulière sera portée aux premières phases de chantier (décapage, terrassements), qui sont les plus susceptibles de générer des impacts écologiques et pendant lesquelles les dispositifs de mise en défens sont mis en place.

Le coordinateur environnemental vérifiera la bonne mise en œuvre des préconisations « Travaux » correspondant aux engagements de l'État en matière de protection de l'environnement et nécessaires à la prise en compte de la faune et de la flore. Il vérifiera, en complément de l'entreprise elle-même, que les engagements des entreprises en termes d'environnement dans les Plans d'Assurance Environnement (PAE) sont bien respectés, tant pour les mesures quotidiennes que pour la prévention d'une pollution accidentelle.

L'écologue repérera les impacts des travaux sur l'environnement et en alertera le maître d'ouvrage, proposera des améliorations des mesures environnementales du chantier en conséquence (mesures de suppression, de réduction ou de compensation).

5. PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Compte tenu de la nature de l'existant, le projet est susceptible d'affecter localement des vestiges archéologiques.

Mesures de réduction

En cas de découverte fortuite de vestiges archéologiques durant les travaux (articles L.531-14 et suivants du code du patrimoine), le maître d'ouvrage devra suspendre les travaux et déclarer immédiatement la découverte fortuite au maire de Saint-Denis, qui la transmettra sans délais au préfet de région – DRAC Île-de-France.

6. RÉSEAU VIAIRE

Les contraintes créées par les travaux concernent essentiellement l'occupation d'emprises de terrain ou de voiries. La réalisation des travaux s'accompagnera de modifications de circulation réglementant le partage et l'usage de la voie publique. Les travaux auront des effets négatifs importants sur les conditions de circulation, liés à la restriction de circulation. La phase chantier d'un tel projet est ainsi forcément délicate, car elle modifie les habitudes des riverains et des usagers du réseau viaire.

Mesures de réduction pour la circulation des usagers du réseau viaire

De façon générale, la dimension des emprises de chantier sera limitée au strict nécessaire afin de ne pas engendrer un impact trop important sur la voirie et les espaces publics. À ce titre, les entreprises respecteront les clauses contractuelles relatives à la bonne tenue de Chantier et aux Chantiers à Faibles Nuisances en matière de gestion des nuisances liées à la circulation.

L'ensemble des mesures de circulation mises en place (signalisation, déviations, etc.) respectera les lois, codes, règlements et décrets en vigueur : code de la Route, arrêtés ministériels, préfectoraux et municipaux, etc. De même, il est rappelé que toute modification, même de courte durée, du dispositif existant de la circulation urbaine ou périurbaine est conditionnée par un arrêté municipal de police qui doit être instruit par les services techniques compétents des collectivités.

Les transformations proposées pour la durée des chantiers seront étudiées et portées sur des plans d'emprises des travaux, qui couvriront tous les secteurs susceptibles d'être impactés. Ces plans seront communiqués aux services concernés en même temps que la demande d'arrêté municipal de police.

L'application du plan de circulation de chantier à l'échelle de Saint-Denis applicable pendant la phase travaux sera établie par le maître d'œuvre. Il précisera notamment les itinéraires de substitution et la signalétique adaptée afin de limiter les impacts liés à la réalisation du chantier. De manière à réduire les problèmes de déplacements pendant la phase travaux, le principe général est de conserver au maximum les possibilités de circulation automobile, les accès riverains /bureaux et les itinéraires de transports en commun.

L'accès des services publics et des secours sera maintenu et reporté sur les plans d'aménagement du site lors de l'avancement des travaux et des conditions de circulation, en accord avec ces services pour qu'ils mettent leurs plans d'intervention à jour. Les éventuelles perturbations dans la collecte des ordures ménagères feront l'objet d'un accord préalable avec les services concernés.

A chaque niveau d'intervention, le public sera averti en temps et en heure des modifications de circulation mises en place, pour permettre le bon déroulement des travaux.

L'entretien et le nettoyage des voies impactées sont assurés durant toute l'activité du chantier. Après travaux, les chaussées seront établies et celles qui ont été ponctuellement détériorées au niveau des emprises chantier seront remises en état.

Mesures de réduction pour la circulation des engins de chantier

Il est interdit pour les engins de circuler en dehors des emprises prévues par le projet. En cas d'impossibilité dûment constatée, la circulation pourra uniquement s'effectuer sur les axes imposés par le Maître d'Ouvrage.

Des dispositifs de sécurité seront mis en place pour gérer la circulation des camions de chantier sur les voies publiques.

Pour la desserte du chantier ou l'accès à l'aire de chantier, la circulation des engins de chantier devra créer le moins de perturbations possibles : décalage des horaires dans la journée afin d'éviter des accumulations sur la voirie locale.

La signalisation des itinéraires empruntés par les engins de chantier et les véhicules des fournisseurs sera réalisée en amont de l'usage après l'obtention des autorisations délivrées au terme d'un dossier établi et déposé par l'entrepreneur, instruit par les services compétents du gestionnaire de la voirie et de la police.

De façon générale, les entreprises respecteront les prescriptions du Guide de bonne tenue de Chantier de la DIRIF ainsi que le Cahier des Chantiers à Faibles Nuisances et la Charte logistique SOLIDEO en matière de gestion des nuisances liées à la circulation sur la zone de travaux.

7. TRANSPORTS EN COMMUN – RÉSEAU BUS

Certaines lignes de bus empruntant le boulevard de la Libération, ou le boulevard Anatole France pourront subir des perturbations sur le temps de trajet ou leur parcours.

Mesures de réduction

Toutes les contraintes de chantier seront examinées pour permettre aux transports en commun de circuler et dans les meilleures conditions possibles. Ainsi, l'ensemble des lignes de bus seront maintenues pendant la phase chantier.

Néanmoins, des modifications d'itinéraires et des déplacements de stations de bus seront à prévoir. Les modifications seront mises en cohérence avec les plans de circulation. Aussi, des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront mises en place pour alerter le plus tôt possible les clients des modifications d'itinéraires.

Par ailleurs, la correspondance avec les autres modes de transports en commun sera maintenue. De la même façon, l'accessibilité aux véhicules d'intervention et de maintenance sera préservée.

8. PROJETS DE TRANSPORT

Les effets cumulés du projet d'aménagement du système d'échangeur avec les autres projets en cours ou à venir seront sources de perturbations importantes pour les usagers des voiries adjacentes tout le long des travaux.

Mesures de réduction

Outre des mesures spécifiques sur les abords des chantiers (rétablissements des communications) des coordinations de circulation pourront être réalisées.

Le maître d'ouvrage coopérera activement à toute initiative des maîtres d'œuvre et des acteurs locaux pour une meilleure maîtrise et intégration du projet.

Les chantiers nécessaires à la mise en œuvre du projet peuvent impacter le fonctionnement des quartiers dans lesquels ils s'inscrivent. De plus, d'autres chantiers sont sur le point de démarrer à proximité et le territoire va connaître de profondes transformations durant les prochaines années. Dans ce contexte, les élus du territoire de Plaine Commune ont exprimé, début 2019, leur attente de mise en place d'une coordination de l'ensemble des chantiers qui vont être conduits concomitamment dans le secteur Pleyel élargi d'ici aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

Cette coordination a été mise en place par la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (Solideo), qui s'est dotée d'une assistance à maîtrise d'ouvrage en matière d'ordonnancement et de planification de chantier (OPC). Cette démarche, menée à l'échelle du "Grand Pleyel", comprend non seulement les chantiers dont la SOLIDEO assure la maîtrise d'ouvrage (le Village Olympique et Paralympique), mais aussi les chantiers environnants (échangeurs, centre aquatique olympique, ZAC Pleyel, Franchissement urbain Pleyel, Grand Paris Express...). La Solideo réunit ainsi depuis mai 2019 des comités techniques auxquels participent les maîtres d'ouvrage, gestionnaires de voirie et concessionnaires de réseaux. L'opération de reconfiguration des échangeurs de Pleyel (A86) et la Porte de Paris (A1) est bien intégrée à ce dispositif de coordination mis en place par la SOLIDEO. Le maître d'ouvrage collabore également avec le Conseil Départemental qui prépare la mise en place d'un outil collaboratif progressivement mis à la disposition de l'ensemble des maîtres d'ouvrage et concessionnaires intervenant dans le département. Cet outil de recensement des chantiers, destiné à évaluer leur impact sur la voirie, permettra d'identifier les éventuels points durs pour proposer des mesures correctrices adaptées.

L'Etat, en lien avec la SOLIDEO et le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, met par ailleurs en place une instance ad-hoc pour coordonner les chantiers qui se dérouleront dans un secteur plus large, en lien avec les grands opérateurs (SOLIDEO, SGP, SNCF, DIRIF, etc...) et les élus du territoire. Le Préfet pourra notamment recourir à son pouvoir de police administrative, pour garantir le fonctionnement optimal des quartiers en phase chantiers.

Enfin, le maître d'ouvrage coopérera activement à toute initiative de la Solideo, des maîtres d'œuvre et des acteurs locaux pour une meilleure maîtrise et intégration du projet dans son environnement (gestion du bruit, des poussières, des déblais et des déchets).

9. MODES ACTIFS

Les travaux sont susceptibles de modifier les conditions de cheminement des piétons le long des rues concernées par le projet (boulevard de la Libération, boulevard Anatole France, route de la Révolte, rue Francisque Poulbot) ainsi que pour les traversées de voirie (passages piétons).

Mesures de réduction

Des aménagements provisoires pour la sécurité des riverains et des piétons seront mis en place : itinéraires sécurisés, signalés et balisés. Les cheminements piétons, dans la mesure du possible, continus et accessibles, contournant les installations de chantier, seront mis en place sur une forme reconstituant le trottoir avec des éléments de protection par rapport à l'environnement (flux automobile d'une part, vide sur fouilles de chantier d'autre part), en accord avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie. Une attention particulière sera portée aux itinéraires piétons et aux aménagements à réaliser le cas échéant pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Les cheminements piétons provisoirement créés et ceux existants modifiés pour la durée des travaux, satisferont aux textes réglementaires en vigueur.

La continuité ou la proposition de cheminements alternatifs pour les piétons et les cyclistes sera assurée pendant toute la durée du chantier. Toutes les mesures nécessaires seront prises afin d'éviter les accidents des passants et des riverains.

Un plan de cheminement des piétons sera établi.

En cas de neutralisation des trottoirs ou des pistes, une déviation sera mise en place et des panneaux de signalisation à l'usage des piétons et deux-roues seront prévus suffisamment en amont de la zone de traversée, pour que celle-ci puisse s'effectuer dans des conditions satisfaisantes de sécurité.

Des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront mises en place. Des agents de proximité assureront le lien entre les riverains et le chantier. De façon générale, les entreprises respecteront les prescriptions du Guide de bonne tenue de Chantier de la DIRIF ainsi que le Cahier des Chantiers à Faibles Nuisances en matière de gestion des nuisances liées à la circulation.

10. QUALITÉ DE L'AIR

Les travaux de construction peuvent polluer l'environnement. Selon le type et la taille du chantier, les effets sont très limités à la fois géographiquement et dans le temps. Néanmoins, sur un grand chantier avec une activité longue et intensive, ils peuvent s'avérer non négligeables.

Mesures de réduction

Le projet respectera les préconisations du SRCAE Île-de-France et notamment l'objectif « URBA 1.4 » avec la mise en place de critères de chantiers à faible nuisance (ou « chantier propre »). La réduction des émissions de particules dues aux chantiers sera recherchée, conformément au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

Mesures de gestion de l'amiante dans les enrobés

Suite à la présence de fibres d'amiante dans les enrobés sur certaines portions de voirie, des analyses complémentaires permettant de mieux cerner les zones impactées seront réalisées. Les interventions sur chaussées avec traitement des matériaux en place exigent certaines précautions et mesures pour

prévenir des risques sanitaires liés à la présence potentielle de produits ou substances dangereux dans ces matériaux, parmi lesquels l'amiante.

La présence d'amiante dans le revêtement sera clairement mentionnée dans le dossier de consultation des entreprises, et au-delà des clauses techniques classiques pour de tels types de chantier, des clauses concernant les moyens de chantier seront imposées.

Pour les chantiers de rabotage, avec des riverains à proximité : des mesures de l'empoussièrement sont obligatoires et seront incluses dans le cahier des charges du marché de l'entreprise.

Ces précautions visent également le trafic sur la voie pendant les travaux.

L'article 4412-124 du code du Travail précise que le niveau d'empoussièrement doit rester au seuil fixé dans l'article R1334-29-3 de code de la santé publique, soit cinq fibres par litre. Dans le cas contraire, le chantier sera arrêté et le mode opératoire revu.

Mesures de réduction en cas de pollution des sols

Une attention particulière sera portée aux risques d'engendrer une mobilisation des polluants et au risque d'inhalation de gaz des sols par les ouvriers et riverains du site.

Mesures de réduction des gaz d'échappement des engins

L'utilisation de carburants dits « propres » en remplacement du diesel (le gaz de pétrole liquéfié [GPL], le gaz naturel pour véhicules [GNV], les carburants TBTS [Très Basse Teneurs en Soufre] ou encore l'Émulsion Eau dans Gazole [EEG]) sera encouragée.

Mesures de réduction des émissions de poussières

Pour réduire ces émissions de poussières, certaines actions ciblées pourront être réalisées :

- L'humidification du terrain, qui permet d'empêcher l'envol des poussières par temps sec en phase de terrassement ;
- L'utilisation de goulottes, pour le transfert des gravats ;
- Le bâchage systématique des camions ;
- La mise en place de dispositifs d'arrosage lors de toute phase ou travaux générateurs de poussières.

Mesures de réduction des émissions de COV et de HAP

Les émissions de composés organiques volatils (COV) et les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) peuvent notamment être réduites en :

- Utilisant, si possible, des produits contenant peu ou pas de solvants ;
- Refermant bien les tubes, pots et autres récipients immédiatement après usage pour que la quantité de solvant qui s'en échappe soit aussi minime que possible ;
- Utilisant les vernis, colles et autres substances le plus parcimonieusement possible selon les indications du fabricant.

Concernant les opérations de préparation du bitume, de revêtement et d'étanchéité, les mesures de réduction des émissions possibles sont les suivantes :

- Bannissement des préparations thermiques des revêtements/matériaux contenant du goudron sur les chantiers ;
- Emploi de bitume à faible taux d'émission de polluants atmosphériques (émission réduite de fumées) ;
- Emploi d'émulsions bitumineuses plutôt que de solutions bitumineuses (travaux de revêtement de routes) ;
- Abaissement maximal de la température de traitement par un choix approprié des liants ;
- Utilisation d'asphaltes coulés et de bitumes à chaud et à faible émanation de fumées ;
- Emploi de chaudières fermées munies de régulateurs de température ;
- Éviter la surchauffe des bitumineux dans les procédés de soudage ;
- Aménagement des postes de soudage, de manière à ce que les fumées puissent être captées, aspirées et séparées.

Dispositions contractuelles imposées par le maître d'œuvre

Afin de garantir le respect de l'environnement lors de la phase chantier, le maître d'œuvre doit compléter le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) par des dispositions concernant le déroulement du chantier, visant à limiter les nuisances propres à celui-ci (bruit, poussière, etc.).

Il définit alors les objectifs environnementaux du chantier et peut demander à l'entreprise d'élaborer un plan d'assurance environnement et de le mettre en œuvre. Il peut encore demander que les principales actions prévues par ce plan soient décrites dans le mémoire technique remis avec l'offre de l'entreprise et en tenir compte dans la recherche du mieux-disant.

11. ENVIRONNEMENT SONORE

En phase travaux, les déplacements et l'utilisation des engins peuvent être une cause non négligeable de bruit. Ces nuisances seront différentes en fonction de la position du chantier et de la nature des travaux.

Mesures de réduction

Lors de la consultation des entreprises, celles-ci devront préciser leurs dispositions pour limiter la nuisance acoustique. Le dossier de consultation des entreprises (DCE) comportera également une évaluation du risque de gêne des riverains. De manière générale, les entreprises devront mettre en œuvre le maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage. Au minimum, les dispositions suivantes seront prises en vue de réduire les nuisances sonores des travaux :

- L'adoption d'engins et de matériels conformes aux normes en vigueur sur le bruit, correctement entretenus et disposant de certificats de contrôle ;
- Le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux (éviter les zones pavillonnaires, les établissements sensibles, ...) ;
- L'adaptation des matériels et modes opératoires des travaux ;

- Autres dispositions de lutte contre le bruit de chantier à la source : limitation de la vitesse de circulation des engins de chantier sur les pistes, capotage du matériel bruyant, etc.

Le réemploi des matériaux sur place permet également de limiter la circulation des engins et donc de limiter également les nuisances liées au bruit et à la pollution de l'air.

Par, ailleurs, les entreprises qui réaliseront les travaux devront déposer en mairie et à la préfecture, un mois avant le démarrage des travaux, un dossier « bruit de chantier » qui présentera les mesures envisagées pour atténuer le bruit.

Les horaires de chantier seront définis conformément au règlement sanitaire départemental et aux arrêtés préfectoraux et communaux en vigueur. De plus, une programmation horaire adaptée sera mise en oeuvre notamment pour les opérations les plus bruyantes (démontage d'ouvrages existants pont, terrassement). Les riverains et les actifs seront tenus informés de la durée et du rythme des travaux.

12. VIBRATIONS

Ponctuellement et temporairement, les travaux de génie civil (démantèlement des ouvrages d'art existants) et les engins circulant peuvent entraîner un dépassement exceptionnel des seuils recommandés pour les situations courantes.

La gêne due aux vibrations est variable. Ainsi, on peut classer les effets provoqués par des vibrations en deux catégories, selon qu'elles risquent de provoquer des réactions vis à vis des personnes ou des dommages matériels aux habitations environnantes.

Mesures d'évitement et de réduction

Les mesures qui devront être prises sont de deux ordres : préventives et curatives.

A titre préventif, les mesures seront les suivantes :

Le choix des modes opératoires intégrera les critères de vibration par rapport à l'environnement immédiat du chantier, afin d'éviter toute nuisance ;

- Recours à une organisation du chantier fixant les conditions d'information des riverains, de réalisation des déblais, des remblais, des ouvrages d'art, les plans de transport des matériaux, le suivi du respect des « règles de l'art », les horaires de chantier, en préconisant le choix des matériels les moins nuisibles ;
- Réalisation d'états des lieux préalables sur les bâtiments à proximité des travaux, en fonction de la nature de la construction ;
- Mise en place d'un suivi et d'un traitement des dommages éventuels ;
- Contrôle périodique sur les bâtiments, en cours des phases de chantier, et traitement immédiat des plaintes éventuelles.

En fonction de l'état des lieux, l'entrepreneur devra définir les méthodes et natures des engins nécessaires à la réalisation des travaux pour éviter toute pathologie sur les bâtis existants.

A titre curatif, si malgré les précautions qui sont à la charge de l'entreprise, des effets sont constatés, une procédure de référé est engagée entraînant l'intervention d'un expert qui sera suivie de la mise en œuvre des mesures correspondantes (suivi, confortement, réparations...).

13. ÉMISSIONS LUMINEUSES

Les zones touchées par des travaux de nuit peuvent subir une nuisance du fait d'émissions lumineuses nécessaires au fonctionnement des chantiers et à la sécurité du personnel. Ces éclairages peuvent engendrer une gêne pour les riverains les plus proches.

Mesures de réduction

Les travaux de nuit seront réduits au strict nécessaire sur l'ensemble du chantier, ce qui limitera les nuisances lumineuses pour le voisinage. Toutefois, si des interventions nocturnes s'avèrent nécessaires, les dispositifs d'éclairage devront être choisis de manière à rendre leur impact visuel minime et à s'intégrer au mieux à l'environnement dans le respect du décret n°2011-831 du 12 juillet 2011 relatif à la prévention et à la limitation des nuisances lumineuses (en application de l'article 173 du Grenelle 2).

14. CHAMPS ÉLECTROMAGNÉTIQUES

Des ondes électromagnétiques artificielles sont émises lors du fonctionnement d'appareils utilisant de l'électricité pour divers usages. Les impacts de la phase chantier dépendront étroitement des matériels utilisés pour la construction de l'infrastructure et de leur mode d'alimentation en énergie.

Mesures de réduction

Il est possible d'optimiser les matériels entre leur efficacité sur le chantier et les doses d'ondes électromagnétiques émises. Le respect des valeurs de référence est l'un des critères de mesure, donc de choix des matériels concernés.

En cas d'utilisation de matériel fortement émetteur d'ondes électromagnétiques, il existe des moyens « d'isolement » de ces matériels pour en limiter spatialement les effets sur le principe de la cage de Faraday (ou équivalent).

Ce type de mesure est d'autant plus important dans les zones où des matériels sensibles à ces ondes existent (hôpitaux, centres de recherche).

La mise en place d'instruments de mesure en limite de chantier et pour la durée du chantier permettra de quantifier réellement l'impact sur chaque chantier.

Toutes les mesures seront prises pour que les ondes électromagnétiques émises par les chantiers restent en dessous des valeurs de référence en dehors des emprises chantier. Elles le sont aussi dans la quasi-totalité des emprises chantier, les matériels électriques utilisés seront localisés et équipés de systèmes limitant.

15. HYGIÈNE ET SALUBRITÉ PUBLIQUE

Les travaux nécessaires à la complétude de l'échangeur Pleyel pourraient nuire au confort et à la santé des personnes intéressées (gêne respiratoire par exemple), particulièrement aux niveaux des

zones d'habitation, des équipements générateurs de déplacements et des établissements sensibles, mais également pour les personnes travaillant à proximité des zones de travaux.

Mesures de réduction

Aucun dépôt de matériaux ne sera toléré en dehors des emprises du chantier. Lors de l'exécution des travaux, les entreprises prendront toutes les précautions nécessaires pour éviter la pollution de l'air liée aux poussières notamment par l'arrosage si nécessaire.

En ce qui concerne l'émission des gaz d'échappement issus des engins de chantier, celle-ci sera limitée car les véhicules utilisés respecteront les normes d'émission en vigueur en matière de rejets atmosphériques.

En cas de nécessité, les engins et les voiries seront nettoyés par les entreprises.

L'entrepreneur doit prendre les dispositions utiles pour assurer l'hygiène des installations de chantier destinées au personnel. Dans le cas des sanitaires, ils pourront être soit raccordés au réseau des eaux usées, soit vidangés par une entreprise spécialisée.

III. MESURES EN PHASE EXPLOITATION

1. SOLS ET SOUS-SOLS

Suite à la réalisation des divers aménagements, la mise à nu, au moins temporaire, de toutes les surfaces de sol peut conduire à des phénomènes d'érosion localisés, qui pourront résulter d'importants événements éoliens, ou de ruissellements. L'érosion sera d'autant plus importante que la pente des terrains sera accentuée.

Les espaces libérés lors de la réorganisation des bretelles d'accès peuvent être pollués (retombée de pollutions atmosphériques, pollution chronique routière, ...).

Mesures d'évitement et de réduction

Les études géotechniques ultérieures permettront de déterminer les modalités de réalisations des fondations du projet et ainsi, sa pérennité. Dans la conception du projet des mesures seront incluses, notamment en ce qui concerne la stabilité des ouvrages.

Lors des aménagements futurs, la pollution potentielle sera à étudier.

2. EAUX SUPERFICIELLES

[Le projet fera l'objet d'une déclaration au titre de la procédure Loi sur l'Eau qui précisera les principales mesures qui seront prises concernant la protection des eaux.]

Aucun cours d'eau n'est situé au droit des emprises finales du projet ni à proximité. Compte tenu de l'absence de contact direct entre le projet et des eaux superficielles, le risque d'une pollution directe est donc très faible à nul.

Il n'y a pas de rejet dans le milieu naturel.

Mesures de réduction

Deux bassins de rétention seront mis en œuvre : l'un pour gérer les eaux ruisselées sur les bretelles de l'A86 extérieure, l'autre pour gérer les eaux ruisselées sur la bretelle d'insertion de l'A86.

Au niveau de la Porte de Paris, la future bretelle de retournement sera équipée de caniveaux qui se rejettent dans le réseau d'assainissement existant.

Les dispositifs mis en œuvre permettront la gestion des eaux pluviales du projet en conformité avec les règlements des gestionnaires d'assainissement.

La pollution chronique

Dans le cadre du projet, les eaux de ruissellement de la voirie seront gérées par des caniveaux qui les achemineront vers les avaloirs équipés de décanteurs. Les eaux ruisselées sur les bretelles seront acheminées vers des bassins de rétention. L'abattement de la pollution chronique sera assuré par ces zones de décantation.

La pollution saisonnière

Des mesures simples seront prises pour réduire au maximum le risque de pollution saisonnière des eaux superficielles :

- La sensibilisation des personnels en charge du traitement ;
- L'application de dosages adaptés aux objectifs annoncés par le département de Seine-Saint-Denis.

La prescription du salage préventif devra se traduire par une application ciblée de ces produits, de préférence en dehors des zones d'écoulement.

3. EAUX SOUTERRAINES

La zone d'implantation du projet apparaît sensible aux pollutions des eaux souterraines. Toutefois les surfaces créées s'insèrent dans un contexte urbain, imperméabilisé et compte-tenu du fait que les eaux de ruissellement seront reprises et assainies avant rejet dans les réseaux existants, cette vulnérabilité reste toute relative.

Mesures de réduction

[Le dossier de déclaration qui sera réalisé dans le cadre de la procédure relative à la Loi sur l'Eau précisera ultérieurement les mesures spécifiques à mettre en œuvre dont les mesures d'entretien du système hydraulique et d'assainissement]

Pollution chronique :

Le système d'assainissement des eaux pluviales, composés d'ouvrages de collecte faisant transiter ces eaux dans des bassins de traitement, permettront d'abattre la pollution véhiculée par les eaux de ruissellement provenant de la voirie. Le système de gestion des eaux pluviales mis en place permettra de limiter toute introduction de polluants dans les eaux souterraines.

Les mesures d'assainissement de la plateforme mises en place dans le cadre de l'opération auront pour effets positifs de préserver les eaux souterraines.

Pollution accidentelle

En cas de pollution accidentelle, les bassins permettront un stockage des pollutions. Les eaux polluées seront pompées et évacuées par des entreprises spécialisées. Les terres polluées seront évacuées et traitées.

Pollution saisonnière

Les mesures édictées dans la partie traitant de l'impact quantitatif de la pollution saisonnière sur les eaux superficielles sont identiques.

4. MILIEU NATUREL

MR 06 : Mettre en place une gestion différenciée des espaces verts

La gestion différenciée est définie comme la sélection d'interventions nécessaires mais suffisantes pour tirer parti d'une végétation spontanée en réalisant un compromis entre l'aspect sauvage et le confort paysager de l'espace public. Elle consiste à réaliser une typologie des milieux présents, les sectoriser et adapter le niveau et la fréquence d'interventions de gestion aux enjeux écologiques, économiques, sociaux et culturels (fréquentation...).

Il s'agit de différencier les secteurs gérés pour l'accueil du public (gestion plus intensive pour le balisage et la canalisation de la fréquentation, en bord de route la sécurité des usagers prime par exemple), des secteurs sensibles gérés de manière plus extensive. Dans ce dernier cas, une fauche tardive sera mise en place, notamment sur les bas-côtés, en respectant les cycles de développement de la faune et de la flore.

La modification de la gestion des espaces pourra s'accompagner d'un panneau explicatif ou d'un autre support de communication (bulletin municipal, article de presse, etc.) pour communiquer auprès des usagers sur l'intérêt de la gestion différenciée.

5. PAYSAGE ET INSERTION URBAINE

Afin de donner au piéton le sentiment de cheminer de façon confortable et sûre, il est important de soigner les matériaux et le mobilier, comme c'est habituellement le cas en ville. C'est à cette condition que le piéton se sentira à sa place le long de l'axe.

Mesures de réduction

Le Maître d'Ouvrage veillera à l'utilisation de matériaux et coloris adaptés à la sensibilité du contexte paysager. Le choix de la palette végétale respectera les préconisations locales, les espèces résistantes et faciles d'entretien seront privilégiées.

6. BRUIT

Avec la réalisation du projet, il y a deux bâtiments non PNB en situation fil de l'eau qui deviennent potentiellement PNB en situation projet, uniquement selon le critère de dépassement des seuils. De plus, le projet génère sur certains bâtiments des « modifications significatives » liées au bruit, au sens de la réglementation, soit des modifications supérieures à 2dB.

Mesure de réduction

Le maître d'ouvrage se conformera aux obligations réglementaires qui s'imposent à lui en la matière.

Le mur antibruit sur la sortie 8b sera recréé et allongé par rapport à l'existant.

Il est recommandé lors de la recherche de solutions pour protéger les secteurs impactés de privilégier un traitement à la source. Les secteurs où la modification est considérée comme significative sont en milieu urbain avec des bâtiments qui sont à proximité même de l'infrastructure. Le traitement à la source par la mise en place d'un revêtement acoustique sur la chaussée pour les vitesses pratiquées en ville est encore au stade expérimental. Plusieurs sites pilotes existent depuis 2018 dans Paris. Cette piste sera explorée. L'utilisation de revêtement acoustique sur la chaussée permettra, si elle est mise en place, une expérimentation in situ et fera donc l'objet d'un retour d'expérience pour la DiRIF.

Pour un traitement de façade, il s'agira dans un premier temps de déterminer pour chaque local éligible l'objectif d'isolement acoustique contre les bruits extérieurs vis-à-vis du spectre de bruit routier.

Une fois l'objectif d'isolement déterminé, des diagnostics acoustiques seront réalisés pour l'ensemble des bâtiments concernés afin de déterminer si des travaux de protection de façade sont nécessaires pour respecter les objectifs d'isolement.

7. QUALITÉ DE L'AIR

La pollution de l'air est une thématique centrale dans le projet d'aménagement des échangeurs de Pleyel et de la Porte de Paris. La réduction de la concentration des polluants fera l'objet de pistes de travail et de réflexion pour élaborer des solutions innovantes et fera l'objet d'un suivi d'efficacité.

Mesure de Réduction

La largeur des voies devant le groupe scolaire Anatole France va être diminuée par rapport à la largeur intégrée dans le dossier d'enquête publique. Grâce à cette diminution ainsi qu'à un travail de reconfiguration de la bretelle d'entrée sur l'A86 intérieure, l'axe de la voie Anatole France sera décalé vers l'est par rapport au projet présenté en enquête publique. La place gagnée côté ouest, le long de l'école, permettra d'installer un écran végétal d'une épaisseur de 5 mètres ce qui permettrait de filtrer en partie la pollution liée aux particules.

Par ailleurs, l'utilisation de matériaux dépolluants sera étudiée et pourrait se décliner par le biais de revêtements photocatalytiques. Ces matériaux permettraient d'envisager une réduction de la pollution de NOx lors des épisodes de pointes de trafic.

8. MESURES DE SUIVI EN PHASE EXPLOITATION

Gestion des eaux : suivi de l'efficacité du système de gestion des eaux pluviales

L'entretien des ouvrages et aménagements hydrauliques commencera par une formation du personnel afin que ce dernier puisse connaître et comprendre le fonctionnement des équipements hydrauliques et des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière.

Afin d'assurer un fonctionnement optimal des ouvrages, des opérations d'entretien systématiques seront mises en place et consisteront à :

- Nettoyer les ouvrages ;
- Vérifier la maintenance des équipements (vannes de fermetures).

La fréquence des opérations sera régulière en fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance, notamment lors de la première année de fonctionnement. Le rythme initial préconisé est d'une intervention semestrielle puis à adapter suivant l'expérience.

Un calendrier des interventions d'entretien et de suivi de réparations et de surveillance sera fixé pour les différentes opérations.

Ces opérations comporteront :

- L'enlèvement des déchets (bouteilles PVC, papiers, branchages, etc.), 2 à 4 fois par an ;
- Le nettoyage des grilles amont et aval ;

- Un nettoyage et contrôle du by-pass et des ouvrages d'entrée et de sortie, 2 fois par an au minimum ;
- La vérification et le nettoyage du régulateur de débit de chaque ouvrage amont, deux fois par an ;
- Le contrôle des capacités hydrauliques des ouvrages après 1, 3, 6 et 10 ans de mise en service puis, tous les 3 à 5 ans ;
- Le curage des ouvrages.

La fréquence du curage des ouvrages sera fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance lors de la première année de fonctionnement. Le curage doit être envisagé dès que les quantités de boues stockées dans les ouvrages sont susceptibles d'être mobilisées lors d'un événement pluvieux ou lorsque le volume des ouvrages n'est plus à capacité maximale. Ces interventions seront, au minimum, biennuelles. Des consignes précises seront données au personnel d'entretien pour le stockage et l'élimination des résidus : les produits de curage devront ressuyer sur une aire étanche prévue à cet effet dans l'enceinte de l'installation ou aux abords (un réseau de récupération des eaux de ressuyage sera mis en place dans ce cas-là). Les résidus seront ensuite analysés par un laboratoire agréé pour connaître leur usage potentiel et leur destination finale.

Un curage complet aura lieu suite à une pollution accidentelle ou suite à une capacité hydraulique devenue insuffisante.

Suivi de l'ambiance sonore

Une campagne de mesure des niveaux sonores sera réalisée en phase exploitation, elle permettra de vérifier l'adéquation des mesures de protection et d'étudier les adaptations nécessaires si besoin.

Après la mise en service du projet, des mesures acoustiques seront réalisées afin de vérifier les niveaux sonores résultants.

Suivi de la qualité de l'air et du bruit

Dans le cadre des réponses apportées aux observations de la Commission d'enquête, les acteurs du territoire (l'État, Plaine Commune, la ville de Saint-Denis, le Département de Seine-Saint-Denis) ont souhaité s'engager dans une réponse collective autour des enjeux de qualité de l'air et de bruit sur le quartier Pleyel par le biais d'un protocole d'accord.

Un premier temps, de 2020 jusqu'en 2024, permettra de doter d'un outil commun sur la question de la qualité de l'air et du bruit l'ensemble des acteurs de la transformation du secteur. Dans un second temps, de 2024 à 2030, il sera mesuré les évolutions après réalisation des différents aménagements du secteur et après mise en œuvre des mesures prévues pour en réduire les impacts.

Cet engagement de suivi de la qualité de l'air et du bruit sera précisé et formalisé dans un protocole qui sera signé par l'ensemble des partis concernés en 2020. Ce protocole définira les dispositifs à mettre en place, notamment techniques, le pilotage de ce suivi ainsi que les modalités d'association du public. A minima seront signataires de ce protocole l'Etat, Plaine Commune et la ville de Saint-Denis. Les maîtres d'ouvrage des opérations du Grand Pleyel, la Région Île-de-France et le Département de Seine-Saint-Denis seront également sollicités.

Ce protocole prévoira l'organisation d'un comité de suivi de la qualité de l'air dans le quartier Pleyel regroupant l'ensemble des signataires. Il pourra s'appuyer sur l'expertise d'AIRPARIF et BRUITPARIF

et pourra associer des représentants des habitants (conseil citoyen, associations...), le conseil de développement, des associations concernées par le sujet, le Conseil Local en Santé Environnemental de la ville de Saint-Denis...

Dans le cadre de ce protocole et pour assurer le suivi de la qualité de l'air, il sera probablement nécessaire de compléter le dispositif de mesure de la qualité de l'air. Les investissements nécessaires seront cofinancés par le maître d'ouvrage de l'opération. En tout état de cause, au moins une station de mesure sera installée dans le secteur Pleyel et prise en charge par l'État. La méthodologie de suivi sera détaillée dans le protocole.

MS02 : Assurer un suivi écologique suite à la mise en œuvre du projet

Lors de la phase d'exploitation des échangeurs, un suivi de la végétation et de la faune sera réalisé sur une période d'au minima 5 ans. Ceci correspond au pas de temps nécessaire à la stabilisation de la végétation des milieux herbacés remise en état suite aux travaux, et donc aux espèces associées. Compte-tenu du contexte, deux suivis sont jugés nécessaires :

- Le premier aura lieu lors de la première année d'exploitation pour disposer d'un état initial de la biodiversité sur le site post-travaux ;
- Le second suivi sera réalisé lors de la cinquième année d'exploitation, considérée comme représentative de la suite de l'évolution de l'aire d'étude.

Bien que prenant en compte l'ensemble de la biodiversité sur le site, les suivis se focaliseront sur les espèces protégées qui ont été recensées, ainsi que sur les espèces exotiques envahissantes. Ces inventaires toucheront à tous les groupes, en considérant également les groupes qui ne sont pas présents en l'état actuel mais qui sont susceptibles d'être présents (reptiles et chiroptères). Ce sera également l'occasion de réaliser un suivi de la pose des éléments favorables à l'accueil de la faune comme les nichoirs (cf. mesure MA01 : Favoriser l'accueil de la biodiversité par l'aménagement de structures simples).

Les mêmes protocoles devront être utilisés d'un suivi à l'autre afin de dresser une comparaison avec l'état initial. Un rendu sera livré au maître d'œuvre et à la maîtrise d'ouvrage à la suite de chaque suivi.

Mission nationale de contrôle et d’audit des organismes de
sécurité sociale

IDF-2019-11-19-018

Arrêté modificatif n° 7 du 19 Octobre 2019
portant modification de la composition du conseil de la
Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) du Val de
Marne



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des solidarités et de la santé

Arrêté modificatif n° 7 du 19 Octobre 2019
portant modification de la composition du conseil de la
Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) du Val de Marne

La ministre des solidarités et de la santé,

- Vu le code de la sécurité sociale et notamment les articles L. 211-2, R. 211-1 et D. 231-1, D. 231-1-1 et D. 231-4,
- Vu l'arrêté du 28 octobre 2009 relatif aux institutions intervenant dans le domaine de l'assurance maladie et siégeant au sein du conseil des Caisses Primaires d'Assurance Maladie,
- Vu l'arrêté du 1^{er} mars 2018 portant nomination des membres du conseil de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie du Val de Marne,
- Vu les arrêtés modificatifs des 12/04/2018-23/05/2018-04/07/2018-22/07/2019 - 24/09/2019 et 17 octobre 2019 portant modification de la composition du conseil de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie du Val de Marne,
- Vu la proposition faite par l'Union des entreprises de Proximité - (U2P)

ARRETE

Article 1er

Est nommé membre du conseil de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie du Val de Marne:

En tant que Représentants des employeurs:

Sur désignation de l'Union des entreprises de Proximité - (U2P):

Titulaire :

- Madame Patricia GRAPPE (siège vacant)

Le document annexé au présent arrêté tient compte de ces modifications.

Article 2

Le chef d'antenne de Paris de la Mission Nationale de Contrôle et d'audit des organismes de sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture de la région Centre Val-de-Loire.

Fait à Paris, le 19 novembre 2019

La ministre des solidarités et de la santé,
Pour la ministre et par délégation :
Le chef d'antenne de Paris de la Mission Nationale
de Contrôle et d'audit des organismes de sécurité
sociale

Dominique MARECALE

CPAM 94 - Modification du 19/11/2019		Statut	Nom	Prénom
En tant que Représentants des assurés sociaux :	CGT	Titulaire(s)	FOUDA	SYLVIE
			PALLATIER	CHRISTIAN
		Suppléant(s)	NOUALA	NADJET
			VIEILLEPEAU	MATHIEU
	CGT - FO	Titulaire(s)	BONNET	MARC
			SALLET	JEANNE-MARIE
		Suppléant(s)	AIRES	RUI MANUEL
			GOSSELIN	CORINNE
	CFDT	Titulaire(s)	BENHALASSA	PHILIPPE
			CASTAGNET	MARIANNE
		Suppléant(s)	DEVOUCOUX	SIMON
			WAINTRAUB	BRIGITTE
	CFTC	Titulaire(s)	LANGET	GERARD
		Suppléant(s)	CRESPEL	MARIA DOS ANJOS
CFE - CGC	Titulaire(s)	ALVAREZ	JOSE	
	Suppléant(s)	GEMIN	MARTINE	
En tant que Représentants des employeurs :	MEDEF	Titulaire(s)	COURBON	JEAN-PIERRE
			DADU	DANIEL
			FICHOT	ANNE
			MARCHAT	JOEL
		Suppléant(s)	COLONNA	XAVIER
			PRIGENT	YVES
			SHALABY	CHEDI
			YAWAT NTANDJI	ROGER
	CPME	Titulaire(s)	DURACHTA	STEPHANE
			GUIBERT	MARTINE
		Suppléant(s)	FRABOULET	NATHALIE
			MARTINEZ	ALAIN
	U2P	Titulaire(s)	DAIL	LAETITIA
			GRAPPE	PATRICIA
Suppléant(s)		GRIMONT	LUDOVIC	
En tant que Représentants de la mutualité :	FNMF	Titulaire(s)	CHAUVEAU	DANIEL
			CUSAN	BERNADETTE
		Suppléant(s)	BARRE	LIONEL
			BOEHM	KHEDIE
Institutions intervenant dans le domaine de l'assurance maladie :	FNATH	Titulaire(s)		
		Suppléant(s)	BONTEMPS	JEAN-LOUP
	UNAASS	Titulaire(s)	MARANGE	THIERRY
		Suppléant(s)		
	UDAF/UNAF	Titulaire(s)	MORAINE	ALAIN
		Suppléant(s)	PHENE	CHRISTINE
	UNAPL	Titulaire(s)		
		Suppléant(s)		
Personnes qualifiées			FARRET	PIERRE-LUC