

Novembre 2020

## Enquête publique pour le déclassement des rues Pierre et de Clichy

Zac des Docks, Saint-Ouen-sur-Seine

### MEMOIRE EN REPONSE AU PV DE SYNTHESE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

---

<b>Date</b>	18/11/2020	<b>Pièce(s) jointe(s) :</b>
<b>De</b>	Séquano	
<b>Destinataire</b>	Edmond Anna, commissaire enquêteur	
<b>Copie</b>	Olivier Souron, responsable du pôle foncier, Unité Territoriale Urbanisme réglementaire de Saint-Ouen-sur-Seine, Plaine Commune	

### Préambule

Ce document présente les réponses du Maître d’Ouvrage aux observations transmises par Monsieur Edmond Anna, commissaire enquêteur dans son PV de synthèse du 4 novembre 2020 relatif à l’enquête publique portant sur le déclassement du domaine public d’une partie des rues Pierre et de Clichy dans le cadre du projet du lot R8 sur le secteur 6 de la « Zone d’Aménagement Concerté (Zac) des Docks » à Saint-Ouen-sur-Seine (93).

Dans ce PV de synthèse, le commissaire enquêteur restitue et traduit les différentes observations du public recueillies durant la période de l’enquête publique, soit du lundi 12 octobre 2020 au mercredi 28 octobre 2020 et fait part de ses propres questions.

Le présent mémoire apporte des éléments de réponse :

- aux observations du public réorganisées sous plusieurs thèmes : partie 1.
- aux questions du commissaire enquêteur : partie 2.

## 1. Réponses aux observations du public

### a. Réponses aux observations sur la publicité de l'enquête publique

Plusieurs observations portent sur les conditions de publicité de l'enquête publique (difficulté à lire les affiches, manque de communication de la mairie, absence de publication sur les sites internet de la mairie, de Séquano ou de Plaine Commune...).

Mais les formalités requises par les dispositions législatives et réglementaires applicables (articles L. 141-3 et R. 121-4 et suivants du code de la voirie routière et articles R. 134-12 et suivants du code des relations entre le public et l'administration) ont été parfaitement respectées (cf. **justificatifs en annexe**) :

- L'annonce de l'enquête publique est parue à deux reprises dans Le Parisien et les Echos, les 23 septembre 2020 et 13 octobre 2020.
- Un affichage sur site a été mis en place et constaté à deux reprises par un huissier.

Par ailleurs, la tenue de l'enquête a enfin été diffusée sur les réseaux sociaux de la Ville.

### b. Réponses aux observations relatives à l'objet de l'enquête publique

Plusieurs remarques semblent considérer que l'objet de l'enquête publique n'aurait pas dû se limiter au déclassement d'une partie des rues Pierre et Clichy, mais aurait dû porter plus largement sur le projet immobilier du lot R8, voire sur le programme d'aménagement de la future « avenue de la Liberté ».

**S'agissant du projet immobilier du lot R8**, il convient de rappeler qu'il n'est qu'une composante de l'aménagement du secteur 6 de la ZAC des Docks.

Or, la programmation de la ZAC des Docks et ses incidences potentielles sur l'environnement, ont déjà été largement portées à la connaissance du public, dans le cadre de différentes procédures de participation :

- Lors du dossier de création de la Zac en 2007 : deux ans d'études et de concertation ont été réalisées en amont de la création de la Zac des Docks. Le bilan de cette concertation a été approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 juin 2007.
- Lors de la révision du PLU, nécessaire à la réalisation de la Zac des Docks, approuvée par délibération du 25 janvier 2010, à la suite d'une enquête publique qui s'est tenue du 3 juin 2009 au 3 juillet inclus.
- Lors de la déclaration d'utilité publique prise par arrêté n°2011 – 0456 du 10 mars 2011, à la suite d'une enquête publique qui s'est tenue du 15 juin au 16 juillet 2010.
- Lors du dossier « loi sur l'eau » pris par arrêté préfectoral le 5 juillet 2011, à la suite d'une enquête publique qui s'est déroulée du 18 janvier au 8 février 2011.
- Et plus récemment, à l'occasion du dossier de réalisation modification n° 4, l'étude d'impact a été mise à jour et a fait l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique pendant 30 jours consécutifs, du mardi 15 octobre 2019 au vendredi 15 novembre 2019 inclus. Pendant toute la durée de la procédure, le dossier a été consultable sur le site dédié à l'adresse suivante : <http://etude-dimpact-zacdesdocks.miseadispotion.net>. Il est d'ailleurs encore consultable ore pac adresse.

Le dossier était également consultable dans une version papier au Centre Administratif et Social Fernand-Lefort sur demande expresse.

L'ensemble du projet et de ses mises à jour y étaient présentés. Cette mise à disposition a été l'occasion pour le public de faire part de ses remarques et questionnements.

Ces mises à jour sont principalement liées à la mise en cohérence du projet de Zac avec le PLU modifié : la restructuration du stade Bauer existant, antérieurement prévue dans le secteur 6 Seine de la Zac, devrait se faire hors du périmètre de celle-ci, sur le site actuel du stade Bauer. Cette restructuration laisse donc la possibilité de réaliser sur le secteur 6 Seine un quartier mixte à dominante résidentielle.

De plus, le déplacement du projet de campus hospitalo-universitaire Grand Paris Nord, initialement étudié en partie sur le secteur 4a de la Zac des Docks, vers un site à proximité du Boulevard Victor Hugo en dehors du périmètre de la Zac des Docks, a conduit à un remaniement partiel de la programmation du secteur 4a. Les emprises ainsi libérées permettent la programmation d'un collège et d'un gymnase, non-inscrits initialement au programme des équipements publics de la Zac, sur ce secteur.

L'étude d'impact a été réalisée afin d'analyser les potentiels impacts environnementaux de l'évolution du programme global des constructions. La programmation de la Zac n'a pas été modifiée depuis.

Par ailleurs, une communication régulière sur le projet est également menée sur site ou par le biais d'information chantier ou de lettres d'information. Des réunions de concertation ont été organisées régulièrement par la collectivité en lien avec l'aménageur.

Enfin, un site internet dédié au projet (<http://docks-saintouen.fr/>) permet d'accéder facilement à l'ensemble des informations relatives au projet (programmation, chantier, acteurs, grandes étapes...).

**Le public a donc déjà pu largement s'exprimer sur la programmation de la Zac des Docks - dont l'aménagement du secteur 6 et du lot R8 font partie – et sur ses incidences environnementales à ces diverses occasions.**

**S'agissant du programme d'aménagement de la future « avenue de la Liberté », celui-ci ne fait pas partie du projet de la ZAC des Docks dont Séquano est l'aménageur.**

Le périmètre de la Zac des Docks de Saint-Ouen-sur-Seine, est inchangé depuis la création de la Zac en 2007.

Les espaces publics, la trame viaire située au sein de ce périmètre (rue des Bateliers, rue Ardoin, rue Clef des champs, rue Pierre, rue Simone Veil, rue de Clichy, rue Pablo Picasso) font partie intégrante du projet d'aménagement des Docks.

A contrario, les interventions sur les voiries départementales, à savoir le boulevard Victor Hugo (RD410), le quai de Seine (RD1), la rue Dhalenne (RD22), ainsi que le projet définitif de l'avenue de la Liberté porté par le Conseil Départemental 92 ne font pas partie du programme des travaux d'aménagement de la ZAC des Docks. Ils poursuivent en effet des finalités qui leur sont propres, et, pour certains, leurs dates de réalisation ne sont pas encore connues.

Le projet d'avenue de la Liberté, projet intercommunal et interdépartemental (projet situé à Saint-Ouen et Clichy), fera l'objet d'une concertation spécifique en 2021. Cette concertation sera réalisée par le Conseil Départemental 92. Les modalités de cette concertation ne sont à ce stade pas encore connues.

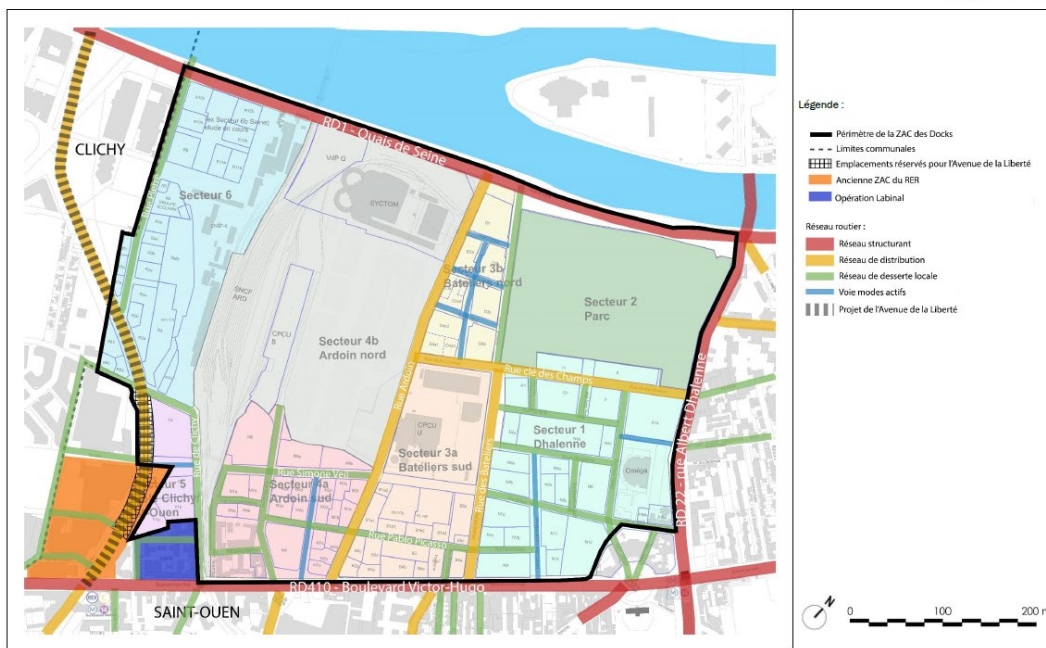


Figure 2 : Périmètre de la ZAC des Docks (Source : Fond de carte BeCARDMap, Annotations Ingérop)

Le projet de réaménagement du quai de Seine côté Seine-Saint-Denis est également en cours de définition et sera mené par le Conseil Départemental 93.

Même si les caractéristiques de ces projets ne sont pas encore connues avec précision, ils ont malgré tout été pris en compte dans la mesure du possible dans le cadre de l'étude d'impact mise à jour en 2019, au titre des projets connexes retenus dans le cadre de l'analyse des effets cumulés et de l'évolution probable du territoire (partie 4).

Enfin, plusieurs questions et remarques se réfèrent à des projets se situant à Clichy (92) (D17 par exemple), en dehors du périmètre de la Zac des Docks. Un projet de requalification de ce secteur à Clichy est actuellement en cours d'étude. Ce projet s'accompagnera d'une phase de concertation du public.

### c. Observation sur les flux de circulation présents et à venir sur la Zac

Une étude approfondie sur les déplacements a été menée par le bureau d'étude spécialisé Transitec et présentée au public en octobre/ novembre 2019 lors de la mise à jour de l'étude d'impact de la Zac des Docks à l'occasion du dossier de réalisation n° 4. Cette étude se fonde sur des relevés de trafic et des projections incluant les programmes développés sur la Zac, les projets connexes de la Zac (comme l'avenue de la Liberté), le développement des projets de transport en commun et divers études prospectives sur l'évolution des modes de déplacement. L'étude jointe au dossier de l'enquête publique est un extrait de cette étude globale.

Les résultats de l'étude ont montré que le futur maillage permettait d'absorber les besoins futurs engendrés par la Zac en termes de déplacement. Et plus précisément, Transitec rappelle les éléments suivants :

- Sur le trafic engendré à horizon de 1 à 7 ans :

Les îlots adressés sur la rue Pierre génèreront à l'horizon considéré environ 300 véhicules par heure (émission + attraction) à la période de pointe du matin et à 250 véh/h pour la période de pointe du soir. Les types de programme envisagés devraient générer très peu de flux motorisés en journée. Selon les séquences considérées, ces flux engendreront des trafics en section aux heures de pointe compris entre 70 et 230 véhicules par heure (tous types confondus) et par sens. Le total moyen quotidien est assez faible, inférieur à 5'000 véh/jour.

Cette estimation est extraite du modèle d'affectation du trafic utilisé pour l'étude d'impact globale de la Zac des Docks. Ce modèle estime les flux générés pour chacun des îlots et leur affectation sur le réseau de voirie, tenant compte d'un grand nombre de paramètres. Cette estimation est réalisée pour l'horizon 2030 (voir ci-après). La rue Pierre étant considérée comme une rue de desserte locale, les flux qui s'y affectent concernent très majoritairement les îlots qui y sont adressés (R2 à R8, SMR RATP), et sont en lien soit avec le Nord (rue des Trois Pavillons, quai de Seine) soit avec le Sud (avenue de la Liberté).

L'analyse portée dans l'étude d'impact de la Zac des Docks concerne le projet à son plein état de développement. Cet état est envisagé à l'horizon 2030, correspondant à l'horizon probable de réalisation d'un certain nombre de projets connexes dans l'environnement de la Zac des Docks (projets de requalification des voiries portées par les conseils départementaux, mise en service du réseau du Grand Paris Express, projet de Campus Hospitalier Grand Paris Nord, Héritage des équipements JO2024, etc.). Des tests de sensibilité ont également été effectués sur deux horizons intermédiaires (2025 et 2028). Les résultats de ces tests sont présents dans le chapitre 3.7 du volet déplacements de la mise à jour de l'étude d'impact de la Zac des Docks réalisée en 2019 à l'occasion du dossier de réalisation n°4. L'évolution des constructions de la Zac n'étant pas linéaire et potentiellement soumise à des aléas, une estimation fiable des trafics année par année (de 1 à 7 ans) n'est pas envisageable. Cependant, tout au long de la réalisation du projet, Séquano assure un accompagnement par un bureau d'étude mobilités permettant un monitoring des conditions de déplacements (circulations, espaces publics...) au fur et à mesure de l'avancement du projet.

- Sur le traitement qualitatif des espaces publics :

Le traitement des espaces publics de la Zac est programmé pour favoriser une bonne qualité de vie des usagers et un confort optimal des déplacements en modes actifs (piétons et vélos), tout en tenant compte de la fonction de chaque axe. Le programme des aménagements des espaces propose ainsi :

- une place importante pour les espaces paysagers et le végétal ;
- des trottoirs aussi larges et confortables que possible ;
- des traversées piétonnes sécurisées et lisibles ;
- des aménagements cyclables adaptés aux les fonctions de chaque axe et à leurs niveaux de trafic.

Ces principes de traitement des espaces publics sur chacun des axes sont visibles sur le plan masse de la Zac. L'aménagement exact des espaces publics qui traduiront ce programme (dimensionnements précis, choix des matériaux, mobiliers urbains, plantations, traitement des eaux pluviales, etc.) est encore en cours de définition, à des stades divers selon les espaces considérés : niveau PRO pour la rue Pierre (maître d'ouvrage : Séquano), niveau principes généraux pour la rue de la Liberté (maître d'ouvrage : CD92), niveau AVP pour les abords du pôle d'intermodalité Clichy-Saint-Ouen (maître d'ouvrage : Plaine Commune).

- Sur les projets d'espaces publics de la Zac et hors Zac à proximité de la rue Galien :

A l'Est de la rue Galien, le projet d'aménagement des espaces publics du secteur 5 de la Zac des docks est en cours de conception. Il proposera un espace ouvert à dominante largement végétale, avec des accès piétons, cycles généreux et une possibilité d'accès motorisé limité aux seuls véhicules d'entretien, livraison, secours, desserte locale.

Au Sud, le projet de pôle d'intermodalité Clichy-Saint-Ouen est également en cours de conception. Outre un pôle bus situé en rive Est de l'avenue de la Liberté, il prévoit l'aménagement de trottoirs larges et d'une piste cyclable bidirectionnelle coté Clichy.

Au Nord, le projet d'avenue de la Liberté porté par le CD92 programme à ce stade un aménagement comprenant des trottoirs larges avec alignements d'arbres, une rue à double sens, une piste cyclable bidirectionnelle, un double site propre réservé aux bus et une noue paysagée pour la gestion des eaux de pluie.

- Sur l'aménagement futur de la rue Pierre

Il est prévu de requalifier la rue Pierre en maintenant les deux sens de circulation routière et d'aménager des trottoirs confortables (alignement planté sur le trottoir Ouest). Une bande de stationnement longitudinale pourrait être envisagée coté Est, ponctuée de plantations. La rue réglementée en zone 30 permettra la circulation des cyclistes en accès aux opérations qui y seront adressées. L'ensemble des modifications de voiries programmées, notamment celles de la rue Pierre, sont présentées dans le plan masse de la Zac.

Pour l'organisation du trafic routier local, il y a peu de différence entre la rue de préfiguration (rue à 2x1 voie) et le projet d'avenue de la Liberté qui devrait proposer des capacités et des conditions de circulations similaires.

L'étude d'impact a été réalisée sur la base des entrants fournis par le CD92, c'est-à-dire en tenant compte d'un aménagement routier de l'avenue de la Liberté en 2x1 voie, auquel s'ajoute des aménagements propres pour les bus et les vélos, ainsi que des trottoirs dimensionnés confortablement pour les piétons.

- Sur les prévisions des flux et la gestion du trafic :
  - Une analyse à l'échelle globale a été réalisée en partenariat étroit avec les différents gestionnaires des voiries (conseils départementaux, Plaine Commune, communes...) mais aussi les acteurs tels qu'IDFM et RATP, afin de définir les fonctions multimodales de chaque axe et de hiérarchiser le réseau viaire. Les aménagements des axes, notamment leur calibrage routier, ont été programmés en fonction de cette hiérarchie et de la demande à accueillir.
  - La définition de modalités de gestion partenariale des trafics sur ce secteur est prématurée, et n'interviendra qu'ultérieurement. Il est probable que l'avenue de la Liberté soit intégrée au poste central de régulation SITER du Conseil Départemental des Hauts de Seine. Une gestion dynamique du trafic (fonction du trafic en temps réel) notamment via des carrefours à feux « intelligents », d'affectation dynamique des voies, etc. n'a pas été étudiée à l'heure actuelle celle-ci se faisant à une échelle plus locale (l'étude d'impact étant à une échelle globale) et sur des temporalités différentes (l'étude d'impact étant



bien en amont). Cette dimension est abordée plus tard dans les étapes de conception des projets.

- Les estimations concernant les flux générés et leur affectation sur le réseau de voirie sont intégrées dans l'étude d'impact de la Zac des Docks. Les programmes adressés sur la rue Pierre et sur la rue de Clichy notamment sont intégrés. En effet, cette dernière tient compte de l'ensemble des îlots prévus à terme sur la Zac des Docks en estimant le trafic généré par chacun en l'affectant sur les axes selon sa localisation. Un ensemble de 400 logements représente, à l'horizon 2030, de l'ordre de 150 déplacements en voiture/jour générés soit moins de 50 véh./h généré en heure de pointe. Ce flux représente environ 2 % du trafic généré par l'ensemble de la ZAC des Docks en heure de pointe). A plus court terme (avec des comportements de mobilité encore davantage dépendants de l'usage de la voiture individuelle), les flux automobiles pourraient être supérieurs en proportion (part modale), mais le degré d'avancement des projets urbains implique que tous les logements ne sont pas présents.
- Le plan de circulation proposé à terme (avec l'avenue de la Liberté) et pour les phases transitoires (avec la rue Dora Maar et la rue à double sens qui préfigurera fonctionnellement l'avenue de la Liberté) permet l'accès aux programmes, qu'il s'agisse des flux émis ou des flux attirés, quelles que soient leur origine ou leur destination. Les itinéraires d'accès ont été étudiés vers et depuis le réseau structurant (RD1 – quai de Seine, RD410 - avenue Victor Hugo) ainsi que vers le réseau communal de Clichy. Les volumes concernés sont modestes et ne font pas craindre de dysfonctionnements importants.
- Sur le stationnement :

L'offre de stationnement sur le site des Docks est en cours de constitution, au gré du développement des îlots et du réseau viaire pour les stationnements sur voirie. Son dimensionnement sur chaque programme a été effectué en accord avec les réglementations des documents cadre d'urbanisme (PLU et PDU) et les ambitions de mobilité de la Zac des Docks.
- Sur la prise en compte des impacts routiers sur les axes limitrophes :

Les impacts notamment routiers de la ZAC sur les axes limitrophes ont été étudiés dans l'étude d'impact. En effet, la modélisation de trafic réalisée dans le cadre de cette étude ne se limite aux voiries internes de la ZAC mais va au-delà avec notamment :

- l'ouest, les rues Pierre Dreyfus, Galien, Dora Maar, de Clichy, Pierre, des 3 pavillons ;
- sur les autres façades de la ZAC le quai de Seine, le boulevard Victor Hugo et la rue Albert Dhalenne ainsi que leurs transversales principales.

La conclusion de l'étude d'impact est la suivante :

*« L'impact du développement de la ZAC sur la congestion routière **reste relativement faible** au regard du contexte actuel de la sollicitation du réseau viaire à large échelle. La conception des voiries internes au projet vise à maîtriser les capacités routières offertes et à partager les espaces publics au profit des modes majoritairement utilisés (marche à pied, transports collectifs, vélo, etc.). Le trafic au cordon augmentera faiblement, de l'ordre de +2% par rapport à l'actuel et +5% par rapport à l'évolution probable de l'environnement. La plupart des rues autour du projet connaîtront une évolution de trafic inférieure à 10% par rapport à l'évolution probable de l'environnement. Les axes les plus impactés sont les suivants :*

- *Boulevard Victor Hugo (séquence Ouest) : +250 véh/heure de pointe soit +20%*
- *Avenue du Commandant Glarner : +100 à 150 véh/heure de pointe soit +20% ».*  
[NB : le cordon représente le périmètre de la ZAC]

Les trafics estimés à l'horizon 2030 sont proches de la situation actuelle soit de :

- 4'000 à 5'000 véh./jour sur la rue Pierre selon les tronçons contre 4'000 à 5'000 véh./jour en situation actuelle ;
- 4'500 à 5'000 véh./jour sur la rue de Clichy selon les tronçons contre 5'500 véh./jour en situation actuelle.

Les flux estimés dans l'étude de Transitec engendreront des **volumes de circulation modestes et ne font pas craindre de dysfonctionnements importants**. Cette étude jointe au dossier d'enquête publique est extraite de l'étude globale de déplacement et circulation réalisée sur l'ensemble de la Zac lors de la mise à jour de l'étude d'impact en décembre 2019.

#### d. Réponses aux observations sur la programmation du lot R8 et sur la programmation en logements étudiants et résidence sociale.

La programmation du lot R8 en logements est connue et a déjà été présentée au public lors de la mise à jour de l'étude d'impact en 2019, qui indiquait alors deux lots R8a (4 000 m<sup>2</sup> de logements) et R8b (7 900 m<sup>2</sup> de logements et 750 m<sup>2</sup> de commerces) (cf. étude d'impact p. 40).

L'incidence de l'arrivée importante de nouveaux habitants sur le secteur 6 a donc bien été identifiée et évaluée.

Cependant, sa programmation a depuis été précisée et des promoteurs ont été identifiés lors des phases de développement. Ainsi, le lot R8b accueillera une partie des locataires actuels de la résidence sociale délocalisée car située dans le périmètre du futur village olympique des Jeux Olympiques (150 des 300 résidents actuels). Le lot R8a accueillera une résidence étudiante (150 chambres). Le lot R8c accueillera 74 logements en accession.

Les programmes de résidences étudiantes et sociales sont répartis sur l'ensemble du périmètre de la Zac. A termes, environ 500 chambres étudiantes seront disponibles sur les Docks. Le besoin conséquent de ce type de logement en Île-de-France et l'implantation du Grand Hôpital Nord au sud du boulevard V. Hugo (dont un important campus universitaire de 12 000 étudiants) justifie cette programmation.

Le besoin en logements étudiant est très important en Île-de-France et de surcroît en petite couronne, sur un secteur largement desservi par les transports en commun et à proximité des grands sites universitaires.

Le projet de la Zac prévoit à terme plus de 7 500 logements. La proportion de logements étudiants est donc de l'ordre de 6 %.

Pour répondre à plusieurs questions, la résidence étudiante du groupe Studdea située rue de Clichy se situe en dehors du périmètre de la Zac des Docks. Sequano n'est pas gestionnaire de ce patrimoine.

Les rez-de-chaussée des bâtiments de l'ilot R8 accueilleront des commerces. Leur destination finale n'est pas connue à ce jour.



Le projet d'aménagement des espaces publics de ce secteur est en cours de définition et non abouti à ce stade. Des places de stationnement sur l'espace public seront intégrées au projet.

Chaque programme immobilier disposera de places de parking en sous-sol, conformément au PLUi de Plaine Commune.

e. [Réponses aux observations sur les chantiers en cours et les nuisances engendrées](#)

Le secteur 6 de la Zac des Docks est entré en phase opérationnelle. Un premier chantier de démolition a eu lieu entre les numéros 1 et 3 de la rue Pierre et s'est finalisé en juillet 2020. Le chantier du SMR (site de maintenance et de remisage de la Ratp), réalisé par la Ratp, se termine rue Pierre également. La dépollution de l'ancien site Total, effectué par l'entreprise Total, est en cours et s'achèvera en 2021.

Un important chantier de dévoiement des réseaux de la rue Pierre est en cours. Sequano s'est engagé depuis le démarrage du chantier en mai 2020 à réduire au maximum les éventuelles nuisances. Un dialogue permanent a été engagé avec l'entreprise OCP, notamment afin de limiter les impacts sur son activité, et se poursuivra jusqu'à la fin du chantier.

f. [Réponses aux observations sur l'intégration des grands services urbains au sein de la Zac des Docks](#)

La Zac des Docks a pour ambition de transformer un territoire de 100 ha (1/4 de la superficie de la ville de Saint-Ouen-sur-Seine) en quartier de vie, mixte et animé. L'un des enjeux du projet est de maintenir sur site des grands services urbains déjà présents. C'est le cas par exemple du Syctom ou de CPCU. Un important travail d'insertion urbaine a été mené avec chacun d'entre eux pour réussir ce pari. La requalification urbaine, architecturale et paysagère de l'usine CPCU par l'Atelier Joël Nissoua ainsi été finalisée en 2017. La requalification de l'usine Syctom et de son process industriel pensée par l'agence Reichen et Robert & Associés est en cours (livraison prévisionnelle en 2021).

Par ailleurs, les aménagements de voirie intègrent cette mixité en proposant des espaces adaptés à la circulation des véhicules de grand gabarit, mais aussi aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes générés par les opérations. Les principes du plan de circulation (hiérarchie et sens de circulation) visent à limiter la circulation des flux perturbants sur les axes les plus sensibles d'un point de vue urbain.

## 2. Réponses aux questions du commissaire enquêteur

### « Sur le dossier de l'enquête publique

À lecture des commentaires et questions soutenues par une collégialité d'entreprises : OCP-SUEZ-Allianz – L'Oréal depuis le contenu de l'observation No 4/OCP, l'enquêteur constate l'intérêt porté sur la conduite de l'étude de Circulation (Transitec)

- *N'est-il pas utile de considérer les activités (les spécificités) de même que leurs éventuelles obligations de missions légales ou réglementaires et caractériser les « flux » et autres données « qualitatives » inhérentes au trafic qui soit « au plus près » des réalités à la centralité considérée ? »*

Une étude approfondie sur les déplacements a été menée et présentée au public en octobre/novembre 2019 lors de la mise à jour de l'étude d'impact de la Zac des Docks dans le cadre du DRM4. Cette étude se fonde sur des relevés de trafic et des projections incluant les programmes développés sur la Zac, les projets connexes de la Zac (comme l'avenue de la Liberté), le développement des projets de transport en commun et divers études prospectives sur l'évolution des modes de déplacement.

Les résultats ont montré que le futur maillage répondait aux besoins futurs de la Zac en termes de déplacement. La conclusion de l'étude d'impact est d'ailleurs la suivante :

*« L'impact du développement de la ZAC sur la congestion routière reste relativement faible au regard du contexte actuel de la sollicitation du réseau viaire à large échelle. La conception des voiries internes au projet vise à maîtriser les capacités routières offertes et à partager les espaces publics au profit des modes majoritairement utilisés (marche à pied, transports collectifs, vélo, etc.). Le trafic au cordon augmentera faiblement, de l'ordre de +2% par rapport à l'actuel et +5% par rapport à l'évolution probable de l'environnement. La plupart des rues autour du projet connaîtront une évolution de trafic inférieure à 10% par rapport à l'évolution probable de l'environnement. »*

Le plan de circulation proposé à terme (avec l'avenue de la Liberté) et pour les phases transitoires (avec la rue Dora Maar et la rue à double sens qui préfigurera fonctionnellement l'avenue de la Liberté) permet l'accès aux programmes, qu'il s'agisse des flux émis ou des flux attirés, quelles que soient leur origine ou leur destination. Les itinéraires d'accès ont été étudiés vers et depuis le réseau structurant (RD1 – quai de Seine, RD410 - avenue Victor Hugo) ainsi que vers le réseau communal de Clichy.

**Les volumes concernés sont modestes et ne font pas craindre de dysfonctionnements importants.**

- *« Avec l'implantation du Centre de Maintenance et Remisage de la Ligne 14 (CRM /RATP) ne doit-on pas considérer les différents projets et leurs phasages de la réalisation CRM :  
- déblaiement-dépollution- chantiers de réalisation..., de même que les opérations projetées en surface, qui s'opéreront sur le site alloué, et intégrer leurs effets sur la circulation à l'aire considéré ? (depuis les quais de Seine – la rue Pierre – à l'entrée de la ZAC des Docks )*
- *considérez-vous que le recours à un outil de Planification- et- d'Ordonnancement des projets et chantiers (travaux) à la « centralité de la ZAC Nord-Ouest » – ou celle*

délimitée à 'l'aire considérée' depuis les quais de Seine/la rue Pierre)  
elle octroierait la 'lisibilité' utile aux arbitrages :

- Pour des aménagement et autres implantations ?
  - Proposer des parcours et tracés des activités existantes – et préserver les spécificités d'activités ? (industrielles ou tertiaires)
- Pour matérialiser au mieux les enjeux et incidences ? S'octroyer une plus grande lisibilité sur l'ordonnement des réalisations et travaux à l'aire ou à la Centralité en étude ? »

Le développement des secteurs 5 et 6 de la Zac des Docks engendre de nombreux chantiers : programmes immobiliers, travaux d'espaces publics, chantier de démolition... Sur la Zac des Docks, une mission d'OPC interchantier a été confiée à un prestataire ; il accompagne au quotidien Séquano sur ces questions.

Sa mission vise à la coordination temporelle et spatiale de tous les actes nécessaires à la réalisation des projets de l'opération de la Zac des Docks, à savoir les procédures administratives, d'urbanisme et juridiques de Zac, les études d'aménagement et d'urbanisme, l'intervention foncière et la mise en état des sols, la réalisation des travaux d'aménagement, la réalisation d'ouvrages d'art, d'infrastructures et de bâtiments spécifiques, le suivi général des opérations de promotion.

L'objectif de la prestation est d'assurer l'ordonnement et la planification générale et détaillée des différents projets sous maîtrise d'ouvrage de Séquano et des articulations et interfaces aux projets dans la Zac sous d'autres maîtrises d'ouvrage, de détecter et d'anticiper les risques en matière de délais du déroulement des procédures, des études et des travaux dans le respect des objectifs de la maîtrise d'ouvrage.

- « Est-il envisageable de considérer un autre parcours, en termes de voie, ou Tunnel, permettant le délestage du trafic de la rue Pierre ? »

L'étude de déplacement menée par Transitec montre que les niveaux de trafic de la rue Pierre resteront à termes stables. La desserte du quartier sera même améliorée grâce au raccordement direct de l'avenue de la Liberté au boulevard V. Hugo. Le délestage de la rue Pierre n'aura donc pas lieu d'être.

Extrait de la note de Transitec (AMO déplacement), novembre 2019

« Le dévoiement de la section sud de la rue Pierre intègre la **restitution de l'ensemble des continuités et des fonctions multimodales de l'axe** par la voie préfigurant l'avenue de la Liberté. La fonction de desserte locale sera maintenue pour l'ensemble des riverains actuels et futurs, en lien avec les quais de Seine et en lien avec le sud du territoire. La desserte routière sera même améliorée par le raccordement plus direct à l'avenue Victor Hugo, par la voie préfigurant l'avenue de la Liberté se connectant à la rue Dora Maar. Les continuités et la qualité des cheminements modes actifs seront également améliorées par un traitement qualitatif de l'espace public. »

« Les niveaux de trafic sur la rue Pierre resteront stables, effet croisé de l'augmentation de la demande de déplacements liée à la programmation et de l'ouverture d'un nouvel itinéraire nord-sud attractif par la voie préfigurant l'avenue de la Liberté. »

*« De l'exhaustivité des enjeux et impacts (à suite des évolutions des projets de voirie dans le quartier)*

*En matière d'aménagement, dès lors qu'il est établi qu'un morcellement en sous-parties, du fait de projets envisagés de manière 'ponctuel' ou occasionnel (circonstancié) il conduit à réduire la perception des enjeux et notamment ceux qui sont « transverses » aux différents projets d'une même centralité ou aire considéré.*

- *l'aménageur n'a-t-il pas tout intérêt d'envisager les projets de voirie en considérant la centralité d'un quartier, et globaliser sa démarche, pour traiter avec efficience les enjeux et impacts de sujets complexes, comme ceux consécutifs à la circulation, le trafic, la régulation et la gestion des parkings ? »*

La mise à jour de l'étude d'impact en 2019 a été l'occasion de considérer le projet de la Zac des Docks mais aussi des projets dits connexes nombreux (JO2024, CHU Grand Paris Nord, prolongement de la ligne 14, ...) et d'en mesurer les impacts sur leur environnement. Une fois ces impacts mesurés, cette étude a également été l'occasion de proposer des mesures compensatoires.

Cette étude d'impact mise à jour a été soumise pour avis à l'autorité environnementale et aux collectivités intéressées et portée à la connaissance du public dans le cadre d'une procédure de participation par voie électronique qui s'est déroulée du mardi 15 octobre 2019 au vendredi 15 novembre 2019 inclus.

*« Sur l'opportunité d'aménager sur le Lot R8*

- *S'agissant des trois projets de construction au lot R8, le dossier mentionne principalement le nombre de chambres, etc. :*
  - *Déterminez-vous une estimation du nombre des futurs arrivants ?*
  - *Et du fait de la concentration et le nombre (densification) de ces publics sur l'aire en étude, pensez-vous identifier et recenser les « points accidentogènes » du fait des convois de poids lourds ?*
  - *Quels aménagements sur la voie de contournement sont identifiés pour prévenir les risques d'accidents et autres heurts avec un public de piétons résidentiel en hausse sur le quartier ? »*

Chaque chambre sera occupée par un habitant soit 150 travailleurs et 150 étudiants. Par ailleurs, les 74 logements du lot R8c devrait accueillir environ 200 habitants supplémentaires.

Les aménagements de voirie intègrent la mixité future en proposant des espaces adaptés et dédiés à la circulation des véhicules de grand gabarit, mais aussi aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes générés par les opérations. Les principes du plan de circulation (hiérarchie et sens de circulation) visent à limiter la circulation des flux perturbants sur les axes les plus sensibles d'un point de vue urbain. Les risques d'accident s'en trouvent ainsi largement réduits.

Le traitement des espaces publics de la Zac est programmé pour favoriser une bonne qualité de vie des usagers et un confort optimal et sécurisé des déplacements piétons et vélos, tout en tenant compte de la fonction de chaque axe. Le programme des aménagements des espaces propose ainsi :

- une place importante pour les espaces paysagers et le végétal ;
- des trottoirs aussi larges et confortables que possible ;
- des traversées piétonnes sécurisées et lisibles ;
- des aménagements cyclables adaptés aux les fonctions de chaque axe et à leurs niveaux de trafic.

Le projet d'avenue de la Liberté porté par le CD92 programme à ce stade un aménagement comprenant des trottoirs larges avec alignements d'arbres, une rue à double sens, une piste cyclable bidirectionnelle et sécurisée, un double site propre réservé aux bus et une noue paysagée pour la gestion des eaux de pluie. Le traitement des carrefours et des traversées est étudié très attentivement en lien avec l'environnement existant et à venir afin de garantir aux utilisateurs piétons ou cyclistes un confort et une sécurité optimale.