

## **Collectif Lamaze – Comité Porte de Paris**

### **Concilier la réparation de fractures urbaines, les objectifs environnementaux , le réseau transport Grand Pari(s) Express en UN PROJET UNIFIE**

*(Mai 2012)*

L'un des objectifs majeurs du Collectif Lamaze et du Comité Porte de Paris est de favoriser une cohérence territoriale et un projet de territoire rassembleur et dynamique.

- + Etablir des liens de circulation douce en milieu apaisé :
  - Entre des quartiers excentrés et le Centre-ville
  - Entre tous les quartiers et les ressources de biodiversité que constituent le Parc Canal et le Parc Valbon
  - A l'intérieur des quartiers eux-mêmes.
- + Porter des aménagements environnementaux et d'amélioration de la qualité de vie.

#### **Contexte :**

Notre ville souffre d'un écartèlement en quartiers séparés par des balafres urbaines : canal, sillons ferroviaires, autoroutes, routes à grande circulation datant d'un demi-siècle et traversant des zones alors peu urbanisées.

Ces ruptures sont vécues comme « mal nécessaire » et résultent d'une forte contribution de notre territoire au fonctionnement de la Région et de l'Etat. Elles participent directement à la construction des liens transeuropéens.

Le transit constitue l'essentiel du trafic routier (90-95%) et ferroviaire et génère sur notre territoire des nuisances lourdes : bruit, pollution, accidentologie qui engendrent aujourd'hui de véritables maltraitements à des milliers d'habitants et de salariés. Il est donc juste que le principe de réparation soit inscrit dans l'accord cadre avec l'Etat et soit concrétisé dans le Contrat de Développement Territorial.

Parmi ces ruptures, l'A1 apparaît comme celle qui porte le plus fort préjudice à ses riverains (une part importante de la population dionysienne) en même temps qu'elle présente le plus de flexibilité pour mettre en œuvre des solutions en synergie avec les projets du Grand Pari(s).

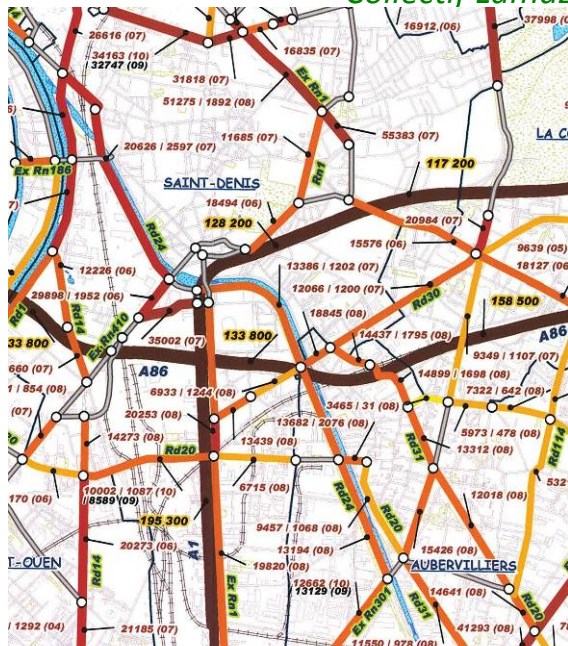
Plaine – Commune s'inscrit dans les villes pionnières pour la mise en œuvre expérimentale des mesures sur les ZAPA (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air) résultant de la directive 70/156/CEE et des dispositifs Grenelle 2. Le Comité Porte de Paris a engagé dès les années 90 des débats participatifs concernant ces préjudices. Le Collectif Lamaze et le Comité Porte de Paris joignent leurs actions sur ce thème. Chacun a émis une pétition (2001 pour l'un, 2010 pour l'autre) revendiquant l'enfouissement de l'A1 ; chacune ayant recueilli plus de 1600 signatures.

Les indicateurs nationaux et européens qui président à la mise en place des ZAPA font état de :

- 9 mois de vie perdus en moyenne pour cause de pollution de l'air
- 42 000 décès par an imputables à l'exposition aux particules > 2,5 µm
- 3,5 millions d'asthmatiques, 30 % de la population présentent des allergies respiratoires, 50 000 personnes sont atteintes d'une insuffisance respiratoire grave
- Entre 30 et 50% des pollutions ont pour origine la circulation routière (Airparif)
- ....

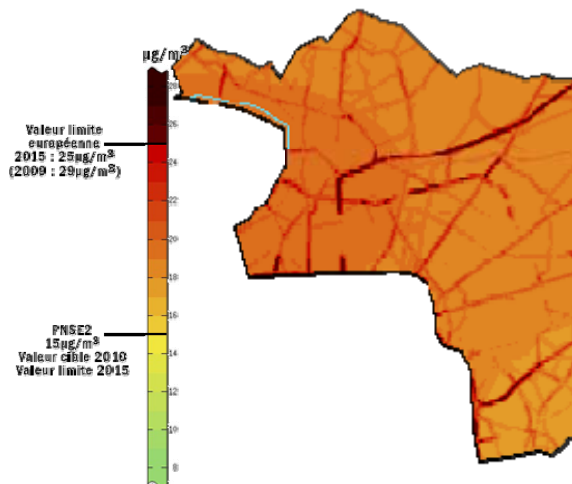
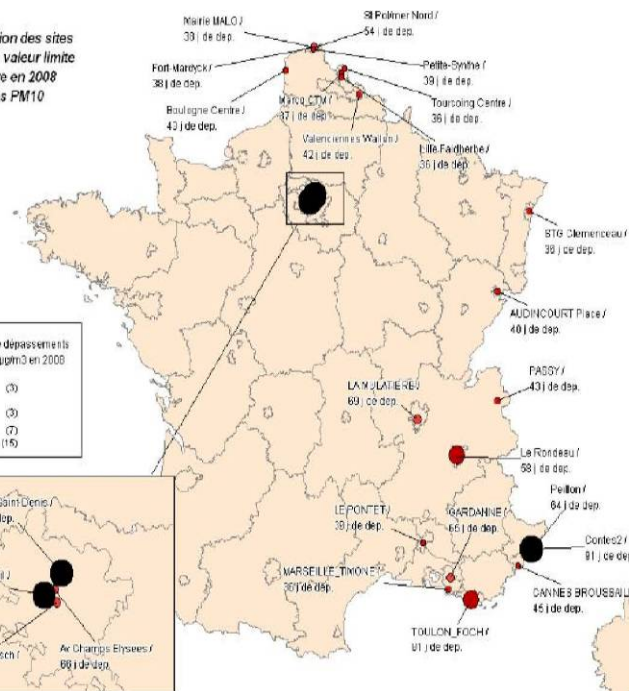
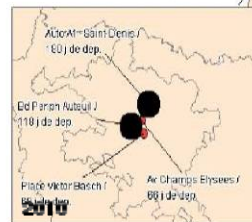
**Et combien pour Saint Denis (Plaine et ses quartiers Nord-Est) avec ses 200 000 véhicules/jour dans chaque sens et 180 jours par an de dépassement des seuils ? (voir cartes Airparif et CG)**

## Collectif Lamaze – Comité Porte de Paris

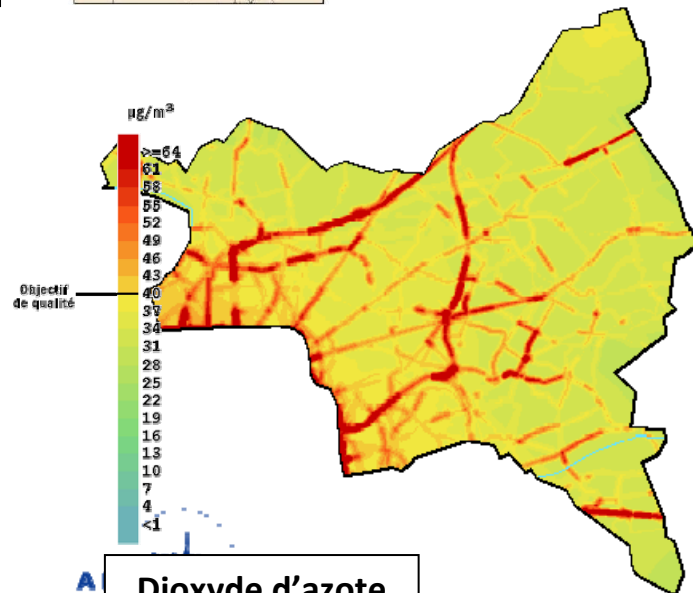


Comptage 2010 (Voirie CG93)

Représentation des sites dépassant la valeur limite journalière en 2008 pour les PM10



Poussières < 2,5

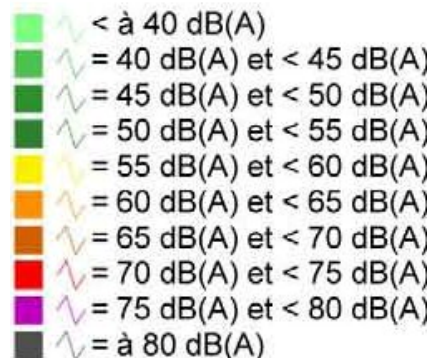


Dioxyde d'azote

### Extrait études AirParif 2010 département 93



### Niveaux de Bruit (Norme NFS 31.130)



Extrait Carte de Bruit Jour/nuît Plaine Co

Concilier la réparation de fractures urbaines, les objectifs environnementaux, le réseau transport Grand Pari(s) Express en UN PROJET UNIFIE

## Propositions :

Les accords cadres du Grand Paris intègrent des projets qui intéressent directement notre territoire et notamment :

- La réalisation d'un métro automatique La Défense Roissy via Pleyel et 6 Routes de La Courneuve
- Le principe de la réparation des balafres urbaines.

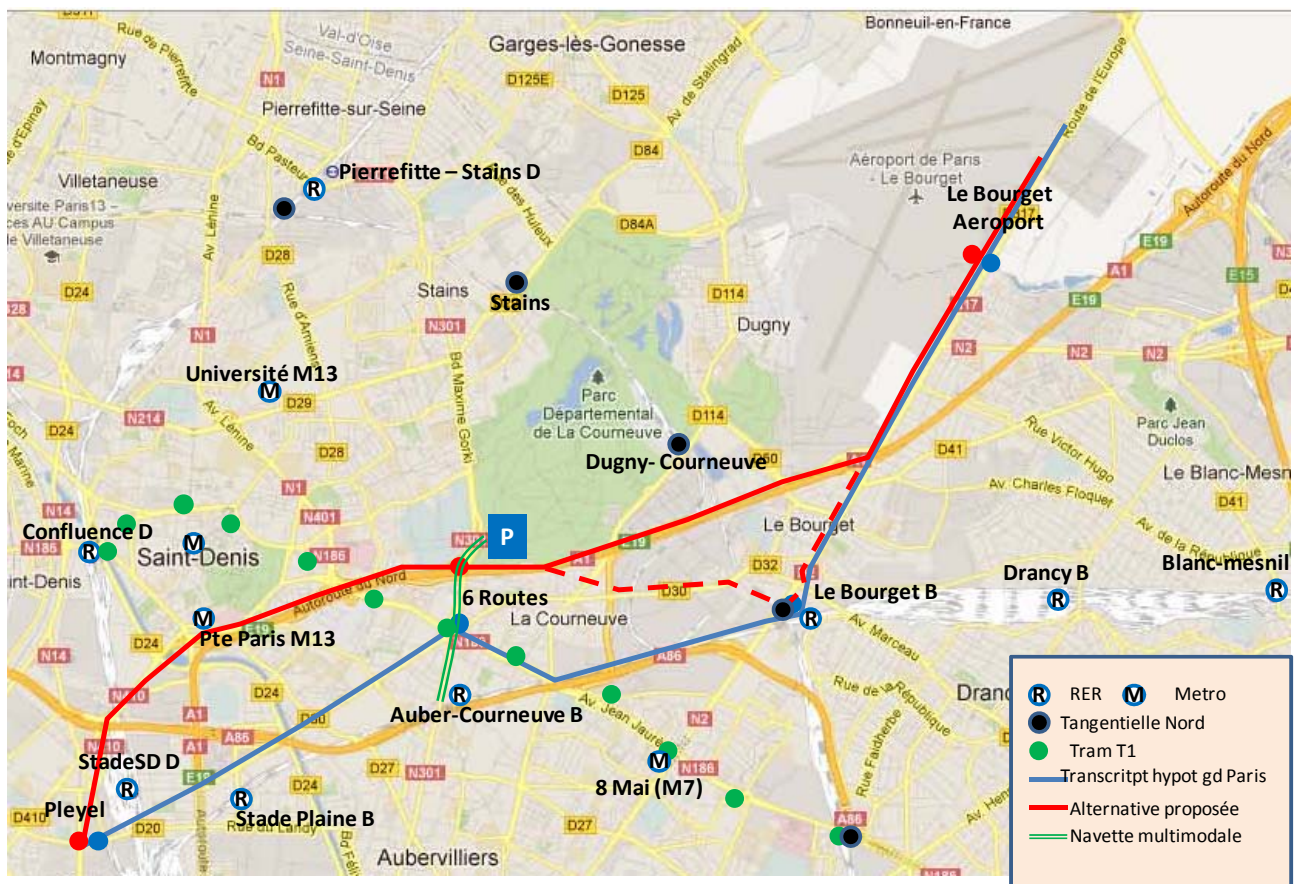
Ces objectifs pourraient être mis en synergie pour apporter une réponse durable aux objectifs conjoints des diverses orientations de l'agglomération pour :

- Réduire les nuisances auxquelles sont exposées les populations dionysiennes
- Répondre aux objectifs de réduction des pollutions ( ZAPA : Zone d'Action Prioritaire pour l'Air)

- 1) Enfourir l'autoroute A1, en lien avec le percement du métro automatique Grand Paris
- 2) Réaménager les circulations structurantes
- 3) Reconstituer une continuité urbaine
- 4) Créer un parking « de rétention » à grande capacité.
- 5) Créer une navette multimodale.
- 6) Traiter les rejets de gaz de Porte de la Chapelle à La Courneuve

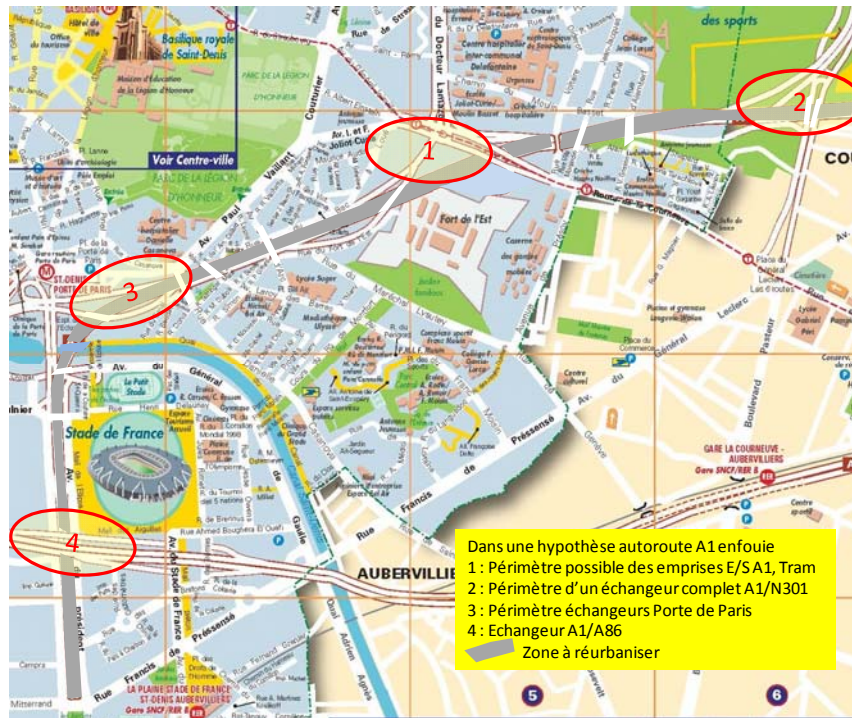
### 1) Enfourir l'autoroute A1, en lien avec le percement du métro automatique Grand Paris

Le Collectif Lamaze et le Comité Porte de Paris notent avec satisfaction que le métro express automatique sera enfoui. C'est conforme à l'objectif de réduire les balafres urbaines. Les études pour le creusement du métro (sous la D30) offrent l'opportunité d'étudier l'opportunité d'enfourir l'A1 située à quelques centaines de mètres (450m au niveau des 6 Routes de La Courneuve).



## Collectif Lamaze – Comité Porte de Paris

Seule la solution d'un tunnel permet d'atteindre les objectifs de réduction des nuisances de l'autoroute A1 et de restauration d'une qualité de vie « normale » dans les quartiers. Le **tunnel** supprime le bruit et permet de centraliser les rejets gazeux en vue de leur traitement ou de leur rejet contrôlé. En supprimant les emprises autoroutières au sol, il permettra de reconstruire une **unité urbaine à Saint-Denis**. Il s'inscrira dans la continuité du tunnel du Landy pour franchir le canal en souterrain et ressortir à la Courneuve (au niveau des stations services). Sur son trajet, il assurera la distribution et la collecte des flux, en limitant le plus possible les concentrations (Stade, Porte de Paris, Lamaze, La Courneuve [N186], 6 routes).



Dans les perspectives conjointes du Grand Pari(s) Express et des Actions Prioritaires pour l'Air, il pourrait être judicieux d'envisager de regrouper les deux ouvrages en un sillon pour bénéficier de synergies et d'économies d'échelles :

- Sur les études
- Sur les réorganisations des réseaux
- Sur les infrastructures potentiellement partagées (énergies, secours, ....)

### 2) Réaménager les circulations structurantes :

L'enfouissement de l'autoroute A1 associé à une amélioration de l'efficacité du système d'échanges entre A86 et A1 (voir 2C) créent une nouvelle dimension (au sens propre) qui permet de projeter l'irrigation des réseaux secondaires selon une logique de boulevard urbain (périphérique).

Elle permet d'envisager la distribution des flux au plus près de leur destination en limitant les trajets de liaison inutiles dans les quartiers :

- l'entrée /sortie actuelle (2 - Stade de France)
- une entrée/ sortie (à étudier §2.D)
- Carrefour Lamaze restructuré ( § 2 A)
- Echangeur A1/ N301 (2B)

#### 2.A ) Carrefour Lamaze (zone1) :

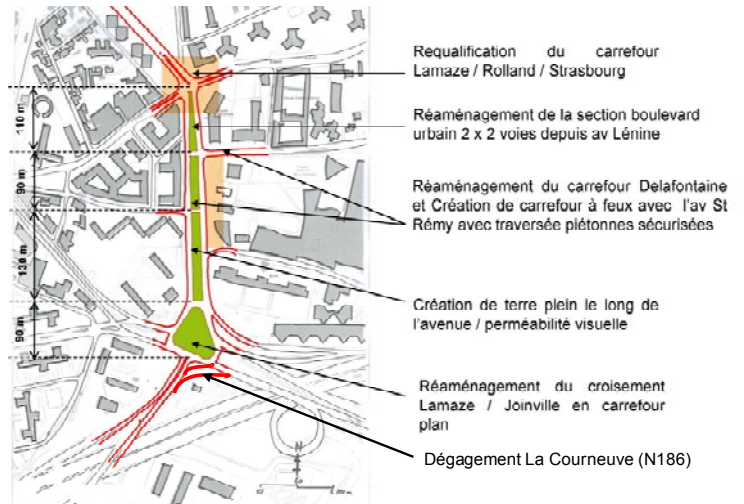
Le Collectif Lamaze a sollicité, dès sa création, des études pour résorber ou atténuer les nuisances engendrées par les sorties de l'autoroute A1 et tout particulièrement par le Viaduc qui, longeant le parvis de l'hôpital, assure la liaison avec Paris. Une étude urbaine, financée par Plaine –Commune, a examiné la problématique de ce point noir et proposé des hypothèses présentées aux habitants du quartier et aux élus. Réunis au sein du Comité Consultatif Lamaze, ils se sont prononcés en faveur de l'hypothèse 3 et demandent

son approfondissement.

Dans cette hypothèse, le viaduc Lamaze est arasé et l'ensemble du réseau routier aplani en constituant un grand carrefour au croisement de l'avenue Lamaze et de la rue du Général Joinville, aménageable en place urbaine traversée par le T1.

Elle permet aussi :

- La création d'une place urbaine au carrefour Lamaze/Strasbourg/Romain Rolland
- La création d'un parvis de l'Hôpital Delafontaine entre les rues Delafontaine et du Moulin Basset
- De redonner un accès direct et sécurisé à l'Hôpital Delafontaine
- La création d'un dégagement direct pour les véhicules en provenance du Sud et se dirigeant vers la N186 (direction La Courneuve)
- Une meilleure distribution des flux de circulation en vue de leurs itinéraires effectifs en évitant les détours et demi-tours.



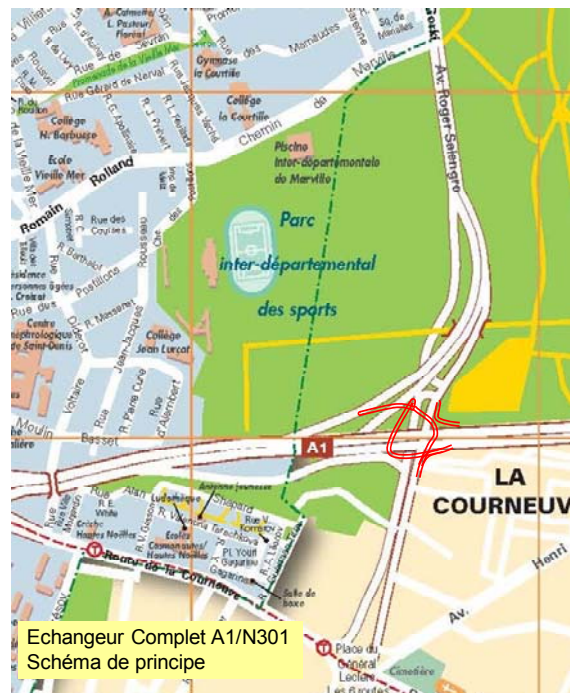
Le scénario retenu est compatible avec l'hypothèse d'enfouissement de l'autoroute A1.

## 2.B) Echangeur N301/A1 (Zone2) :

Pour diminuer les nuisances au Carrefour Lamaze et plus globalement à l'ensemble des quartiers Nord - Est de Saint Denis, il convient de rechercher la meilleure distribution des flux et réduire les détours inutiles et improductifs.

La configuration actuelle détourne tous les véhicules venant du Nord (en particulier les poids lourds) en direction de Stains (Globe, Cerisaie, Moulin Neuf, ZA Gambetta), Pierrefitte (Zac du Bois Moussay, ...) ou de La Courneuve et Saint Denis Est (ZA Cornillon, ...) par le carrefour Lamaze puis l'Avenue Romain Rolland d'une part, la N 186 d'autre part.

Le Collectif Lamaze et le Comité Consultatif Lamaze ont exprimé le souhait de la création d'un échangeur complet entre l'autoroute A1 et la N301 (actuellement ¼ d'échangeur). D'après les études de circulation établies par le CG93 (2010) d'une part, et celles faites dans le cadre des études pour le Carrefour Lamaze d'autre part, cette création serait de nature à réduire la circulation de 20% au niveau du carrefour Lamaze (évaluation empirique). Un dossier spécifique expose ce projet.



## 2.C) Echangeur(s) A1 / A86 (Zone 4) :

Des études pour améliorer l'efficacité des échanges entre A1 et A86 sont inscrites dans le projet du Grand Paris. Le Comité Porte de Paris et le Collectif Lamaze demandent à être formellement associés à ces projets.

Ces projets devraient contribuer à réduire les flux de liaison qui empruntent, dans un sens comme dans l'autre le boulevard Anatole France pour assurer la liaison entre A86 et A1. Conjugués au

réaménagement du Carrefour Lamaze, ils devraient limiter les liaisons A86 ou A1 de/vers N186 via les avenues Paul Vaillant-Couturier et Danielle Casanova et la Porte de Paris.

### **2.D) Porte de Paris (Zone 3) :**

Les réalisations d'aménagement de la ZAC Porte de Paris ont été conçues dans l'hypothèse d'une réduction drastique du trafic de transit. Pour éviter une congestion du quartier et lui permettre d'absorber les nouvelles activités tout en assurant une qualité de vie acceptable, il est fondamental que les flux automobiles autres que ceux de proximité soient détournés.

- L'entrée /sortie actuelle (2 - Stade de France) déchargée du flux d'interchange avec la A86 pourrait desservir les quartiers Stade, "La Plaine Nord", la Porte de Paris et centre ville sud via le Pont Wilson, et assurer la liaison avec la D24 (voie du Canal Sud : La Briche - Aubervilliers).
- Une nouvelle entrée (Berge Nord du Canal – proche intersection des avenues D. Casanova/ P. Vaillant-Couturier permettrait de desservir les quartiers Casanova (berge nord Canal), Bel Air, Franc-Moisin, Joliot-Curie.

Au delà elle permet la liaison avec la ZA Cornillon, Aubervilliers Nord et La Courneuve Sud.

### **3) Reconstituer une continuité urbaine**

L'enfouissement de l'autoroute A1 entre le Tunnel du Landy et La Courneuve libère plus de 15 hectares.

Ce « nouveau territoire » constitue un **Trait d'Union** entre des points identifiés comme majeurs dans l'accord-cadre : le secteur de la gare des Six Routes qualifié de « zone d'intensité » et le secteur Pleyel qualifié de « tête de réseau » avec son projet de Gare-pont.

Il permet de recoudre la ville en rétablissant les attaches du quartier Cosmonautes avec ses services publics, ses quartiers voisins et sa ville.

Il reconstitue une continuité urbaine entre

- Des zones en cours d'aménagement : la ZAC Porte de Paris
- Des zones en reconversion et requalification urbaine à court/moyen terme : Fort de l'Est
- Le Canal et le Parc Valbon identifiés comme sources de biodiversité au niveau régional.
- Le Nord - Est de Saint Denis avec le Centre ville, les services publics et le Parc de la Légion d'honneur en donnant naissance dans son prolongement à un « boulevard des Ecoles » (RN1 restructurée).

La reconquête de ces espaces et la reconstitution d'une continuité urbaine pourraient faire l'objet de concours d'architectes et d'urbanistes à solliciter dès maintenant.

### **4) Créer un parking « de rétention » à grande capacité :**

L'application des textes fondateurs des ZAPA (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air) aboutirait, dans l'état actuel à **interdire le franchissement de la A86** (voire le territoire de Plaine Commune - hypothèses de périmètres étudiées) à **26% des véhicules** en service (étude nationale 40 Millions d'automobilistes – donc probablement plus dans notre territoire).

Cependant, l'objectif de diminuer la circulation « thermique » dans le périmètre « intra86 » paraît fondé au regard des dommages aux populations (voir carte pollutions).

Par ailleurs, depuis le 19 mai 2011, la France est assignée devant la cour européenne de justice pour non respect du seuil établi par une directive européenne en 2005 pour les particules fines. Elle encourt, en cas de condamnation, une amende de 40 millions d'euros et des astreintes journalières de 300 000 à 700 000 euros. Le décret d'application de la loi sur la protection de l'air est paru le 23 Février 2012.

Plaine-Commune est l'une des agglomérations qui participe à la phase expérimentale ZAPA.

Pour limiter les impacts, notamment pour les « transitants de Grande Couronne », nous proposons d'étudier la possibilité **d'employer le parking Montjoie** (emprise du Parc Valbon) pour stationner les voitures et orienter les usagers vers les moyens de transports en commun : Métro automatique, Tram, RER, (voire M13 –Globe).

Le parking compte actuellement 720 places, il est « quasiment vide » toute la semaine. Il peut être aisément densifié.

Ce parking ainsi « externalisé » du Parc Valbon, pourrait servir de nœud de transfert intermodal régional :

- De la grande couronne Nord vers Paris et la Défense
  - Des réseaux Ouest vers les pôles d'activités de l'Est et de L'Ouest.
- et pour le Parc Interdépartemental des Sports.

La création d'un tel nœud, conjuguée à un échangeur complet A1/N301, serait l'opportunité pour Stains et La Courneuve de redynamiser et revaloriser ces parties de leurs territoires. Cette proposition rencontre la philosophie de certains projets urbanistiques du Grand Paris.



### **5) Créer une navette multimodale :**

La configuration ainsi créée offrirait un **segment d'interconnexion multimodale** autour de la nouvelle gare du Métro automatique La défense – Roissy au Carrefour des 6 routes avec :

- RER B : La Courneuve – Aubervilliers ( à 700 m)
- Tram T1 : Carrefour des 6 routes (à 450m)
- Parking «ZAPA»/autoroute A1 (à 100 m)
- Voire Métro L13 prolongée à Stains - Le Globe (à 1 700m)

Une navette multimodale pourrait être mise en place pour faciliter l'interconnexion entre les moyens de transports, par une navette électrique à fréquence élevée et auto-adaptable.

Il pourrait s'agir de véhicules à pilotage automatique sur la base des technologies IMARA élaborées par l'INRIA (Rocquencourt). Ces véhicules pourraient fonctionner sur le mode d'un « ascenseur horizontal » :



- Véhicules et arrêts à la demande.
- Mise en service d'un nombre de navettes en fonction du trafic
- Voies en site propre avec dépassement en station des véhicules arrêtés.

Cette réalisation, qui serait probablement une « première européenne » voire mondiale, serait une opportunité forte de promouvoir les technologies issues de la recherche française.

#### **6) Traiter les rejets de gaz de la Porte de la Chapelle à La Courneuve :**

Le conditionnement du trafic routier en tunnel induit ipso facto une capacité de canalisation et de capture des gaz émis. Les volumes ainsi concentrés justifient de la mise en place de techniques de retraitement et de valorisation avant rejet des effluents dépollués.

Ce dispositif étendu au tunnel du Landy serait l'opportunité d'innover dans de nouvelles solutions de traitement et de recyclage des effluents routiers. Il y a l'opportunité de développer de nouvelles activités à haute valeur ajoutée. Dans le cadre de la rénovation/ mise en sécurité du tunnel du Landy, il est fait état de mise en place de ventilations mais pas de traitement des effluents.

#### **En conclusion :**

Après analyse, le Collectif Lamaze et le Comité Porte de Paris posent quelques questions :

- Ce projet est-il aussi utopique qu'il y paraît ? :
  - l'enfouissement de l'A1 du Landy au Parc Valbon représente 2,7 km (± 200 millions €)
  - La Société du Grand Paris va réaliser 144 km de tunnels pour les métros automatiques.
  - le coût rapporté au kilomètre parcouru sur une durée de 30 ans est de moins de 2 cts

d'Euros (base trafic 2010)

- Quel est le coût social et environnemental de la situation actuelle ?
- Combien coûteraient tous les projets intermédiaires (spara-draps) à réaliser dans les 20 prochaines années pour rendre « à peine supportable » la cohabitation avec cette balafre urbaine historique ?

Il existe aujourd'hui de nouvelles techniques pour permettre une cohabitation pacifiée des différents usages de l'espace : **UTILISONS LES !**

Le Collectif Lamaze et le Comité Porte de Paris demandent que leurs propositions soient instruites dans le cadre des projets en cours, que les moyens et informations nécessaires à l'étude de ce projet soient mobilisés.

Le Conseil municipal de Saint Denis dans sa délibération du 12 Avril 2012 soutient l'avis émis par le Comité Consultatif Lamaze qui reprend l'essentiel de ces propositions.