

Collectif Lamaze – Comité Porte de Paris- Union des Associations des Riverains du Stade de France.

Autoroute A1 : concilier la réparation des fractures urbaines et les objectifs environnementaux et bâtir un Laboratoire de la Transition Ecologique Urbaine (Septembre 2017)

Le Collectif Lamaze, le Comité Porte de Paris, et l'Union des Associations des Riverains du Stade de France (l'Union) sont trois organisations citoyennes dionysiennes, dont l'objectif fondateur est de favoriser une cohérence territoriale et un projet de territoire rassembleur et dynamique, en établissant des liens de circulation douce en milieu apaisé et en portant des aménagements environnementaux et d'amélioration de la qualité de vie.

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 vécues comme « mal nécessaire » résultent d'une forte contribution de notre territoire au fonctionnement de la Région, de l'État et à la construction des liens transeuropéens.

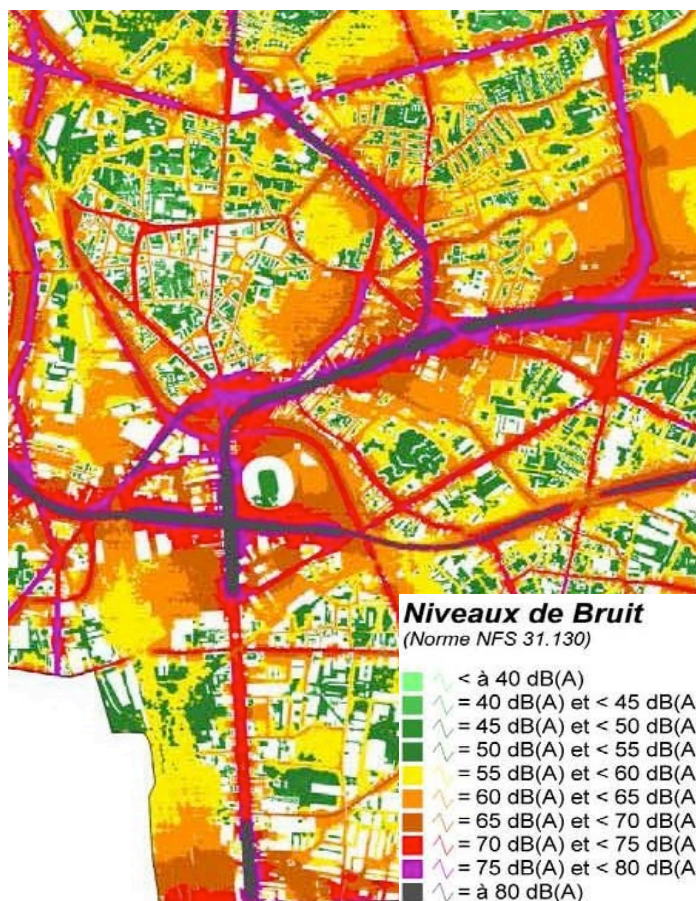
Parmi ces ruptures, l'A1 apparaît comme celle qui porte le plus fort préjudice à ses riverains (une part importante de la population dionysienne) en même temps qu'elle présente le plus de flexibilité pour mettre en œuvre des solutions en synergie avec les projets du Grand Pari(s).

Les 4 Plaies de l'autoroute dans la ville :

Chacune des deux autoroutes (A1 et A 86) écoule un trafic moyen supérieur à 200 000 véhicules/jour sans interconnexion directe et complète entre elles.

- Une fracture de la ville : proche du niveau du sol naturel, l'autoroute A1 crée une véritable barrière coupant les quartiers entre eux, les privant de l'accès aux services et à la ville.
- Une diffusion de circulation dans la ville : faute d'interconnexion entre les autoroutes (pas d'échangeur direct entre A1/A86), de diffuseurs complets et directs avec les nationales, un trafic parasite de liaison se répand dans la ville (> 30% du trafic urbain). Cette situation crée une ambiance stressante et accidentogène dans une part importante de la ville.
- Des nuisances sonores insoutenables : Selon les évaluations du SEUR 93 (CD93), 36 000 habitants de Saint Denis (soit environ 1/3 de la population dionysienne) sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 68 dB (moy. LDEN jour/nuite). A ces habitants, s'ajoutent les salariés et usagers.

C'est le cas de 13 établissements de santé et d'enseignement. A cela, il faut ajouter les nuisances aéronautiques. Le bruit représente une nuisance « sourde » et permanente, avec des conséquences sur le sommeil, l'attention, les capacités d'apprentissage. Il peut contribuer à l'hypertension artérielle, aux troubles cardiaques et à l'aggravation des états anxio-dépressifs.



- Des pollutions chimiques dramatiques: Les niveaux de pollution quotidienne relevés par la station AirParif de Saint-Denis/Stade de France sont les plus élevés de France par le nombre de jours de dépassement des normes européennes (192 jours en 2012 – 73 jours en 2016) et par l'ampleur des dépassements. En particulier, les teneurs en microparticules sont très élevées. L'OMS les classe « cancérogène certain » (groupe 1) et évalue à plus de 48 000 par an en France, les décès prématurés liés à l'exposition aux PM 2,5. Combien à Plaine Commune, parmi les riverains de l'autoroute et des grands axes ?
-



Exposition au Dioxyde d'azote



Exposition aux particules < 10 μm

Au global, le constat est celui d'agressions à la santé et à l'égalité sociale inacceptables ; une population de 35 000 à 40 000 personnes en état de maltraitance quotidienne, auxquelles s'ajoutent des milliers de salariés. La France est sous la menace de poursuites par le tribunal de la Cour Européenne, tant en ce qui concerne la pollution que les nuisances sonores.

Les dilemmes du territoire de la Culture et de la Création:

Le Contrat de Développement Territorial, signé entre Plaine Commune et l'État en janvier 2014, témoigne d'une analyse partagée par les Collectivités, les habitants et l'État, en ce qui concerne l'évaluation des risques, nuisances et pollutions. Les impératifs de réparation sont clairement identifiés.

Fidèle à sa tradition de contribuer au développement régional et national, le territoire prévoit la construction de 65 000 nouveaux logements sur la durée du projet Grand Paris et la création de 30 000 emplois en 10 ans. Afin que ces objectifs se réalisent dans de bonnes conditions, il est impératif que l'Etat accompagne Plaine Commune pour garantir aux habitants et salariés un environnement sain et sûr. Cette exigence est d'autant plus cruciale que les pôles d'intensification urbaine sont parmi les zones les plus exposées aux nuisances. Il nous faut concilier la servitude attachée à notre territoire (assurer le lien économique et logistique entre l'Île de France/la France et l'Europe du Nord par les liens routiers, ferroviaires et l'accès aux aéroports internationaux) avec la restitution d'un cadre de vie DIGNE aux populations de nos quartiers (réduire le bruit à moins de 50 dB, supprimer la dispersion des polluants, respecter les normes d'exposition françaises, européennes, internationales, recoudre la ville). Il faut créer les conditions d'un héritage digne pour les générations futures.

Nos propositions citoyennes : l'enfouissement de l'autoroute A1 AVEC traitement des effluents.

Nos organisations, après avoir exploré les domaines du possible dans le cadre de la construction de la Métropole du Grand Paris, proposent un scénario :

- Qui traite l'ensemble des nuisances générées par l'autoroute A1 dans nos quartiers
- Qui place résolument notre territoire comme **Laboratoire de la Transition Ecologique Urbaine**.

- 1) Enfouir l'autoroute A1, dans le cadre des aménagements du Grand Paris et des JOP
- 2) Réaménager les circulations structurantes
- 3) Reconstituer une continuité urbaine et garantir la neutralité économique du projet
- 4) Mettre en œuvre la Transition Ecologique : un tunnel intelligent nouvelle génération
 - a) Traiter et recycler les effluents gazeux
 - b) Convertir les nuisances en ressources renouvelables
 - c) Optimiser la multimodalité des transports.

1) Enfouir l'autoroute A1, dans le cadre des aménagements du Grand Paris, du Landy au barreau de liaison A86/A1 :

L'enfouissement de l'A1 est la seule solution permettant conjointement d'en réduire les nuisances, supprimer les fractures urbaines et restaurer une qualité de vie « normale » dans les quartiers. Le **tunnel** supprime le bruit en surface et permet de collecter les rejets gazeux en vue de leur traitement. En supprimant les emprises autoroutières au sol, il permet de restituer une **unité urbaine à Saint-Denis et un rattachement de la Courneuve au parc Georges-Valbon**. Il s'inscrira dans la continuité du tunnel du Landy pour franchir le canal de Saint-Denis en souterrain et resurgir au « barreau de liaison ».

Dans une première hypothèse, le projet porté exclusivement par nos trois organisations dionysiennes avait vocation à s'arrêter au niveau des stations services, soit une longueur de 2,7 km. La mobilisation des habitants et des élus de Saint-Denis, La Courneuve et Stains, la volonté de préserver la biodiversité du Parc Georges-Valbon et d'améliorer sa connexion à la ville, plaident pour une extension jusqu'au « barreau de liaison A86/A1 » soit 4,5 km de long.



2) Réaménager les circulations structurantes :

L'enfouissement de l'autoroute A1 crée une nouvelle dimension (au sens propre) qui permet de projeter une restructuration complète du réseau routier et autoroutier :

- Un échangeur complet et compact entre les autoroutes A1 et A86 (carte①).
- Le maintien du diffuseur Stade de France assurant la desserte sud du Canal ②
- La création d'un échangeur au Nord du Canal pour desservir la Porte de Paris, le sud du Centre ville, les quartiers Bel Air et Franc Moisin. ③
- L'arasement du toboggan Lamaze et la création d'un diffuseur avec la N186 (côté La Courneuve) et la N 401 (axe Lamaze-Cachin) qui sera aménagé en boulevard urbain. ④
- La création d'un diffuseur complet (A1/N301) assurant la desserte de St Denis Nord Est, La Courneuve (6 Routes) et Stains. ⑤
- Le réaménagement du Parking Montjoie qui pourrait être porté à une capacité de 1 000 véhicules, pour les transitants poursuivant en transports collectifs.⑥

Cette logique de boulevard urbain enfoui, avec ses dessertes locales irrigant les réseaux secondaires, à l'instar d'un périphérique, permet de réduire la circulation parasite dans les quartiers ; elle permet de gagner en efficacité tout en réduisant les nuisances.

Cette configuration induit la suppression du viaduc à la Porte de Paris et le passage de l'A1 sous le canal. Elle permet la suppression des bretelles entre l'A1 et l'A86 via le Boulevard Anatole France à la Porte de Paris et l'arasement du viaduc Lamaze. Nous pourrions alors parler d'une véritable insertion urbaine des autoroutes.

3) Reconstituer une continuité urbaine et garantir la neutralité économique du projet :

L'enfouissement de l'autoroute A1 entre le Tunnel du Landy et La Courneuve libère de l'ordre de 25 hectares et recrée une unité urbaine. Ce « nouveau territoire » constitue un **Trait d'Union** en connectant :

- sur l'axe Est-Ouest, les « Pôles d'intensité » de la Gare des 6 Routes au secteur Pleyel qualifié de « tête de réseau » avec son projet de Gare-pont.
- sur l'axe Nord-Sud, les zones d'habitat dense (Bel Air, Franc Moisin, Cosmonautes) au Centre Ville de Saint Denis.
- La Courneuve-ville et le parc Georges-Valbon, elle permet une urbanisation qui réconcilie les objectifs de densité urbaine autour de la nouvelle gare des 6 Routes avec les souhaits de la population actuelle et à venir de profiter des ressources de biodiversité offertes par le parc classé Natura 2000.

Au-delà, cette réalisation permet une valorisation augmentée de tous les programmes voisins :

- Le retour inéluctable du Fort de l'Est « à la vie civile », 28 ha à ré-urbaniser
- Les zones sud de la ZAC Porte de Paris jusqu'à Pleyel, 15 ha à ré-urbaniser
- Les zones en réserves autour du Parc de la Courneuve.

Les plus-values potentielles des projets urbains situés dans la zone d'influence du projet d'enfouissement de l'autoroute A1 et de restructuration des circulations couvriraient, selon nos consultations, les coûts du projet. Il en résulte donc une neutralité économique voire un bonus financier auquel s'ajoute un bénéfice social et sanitaire significatif.

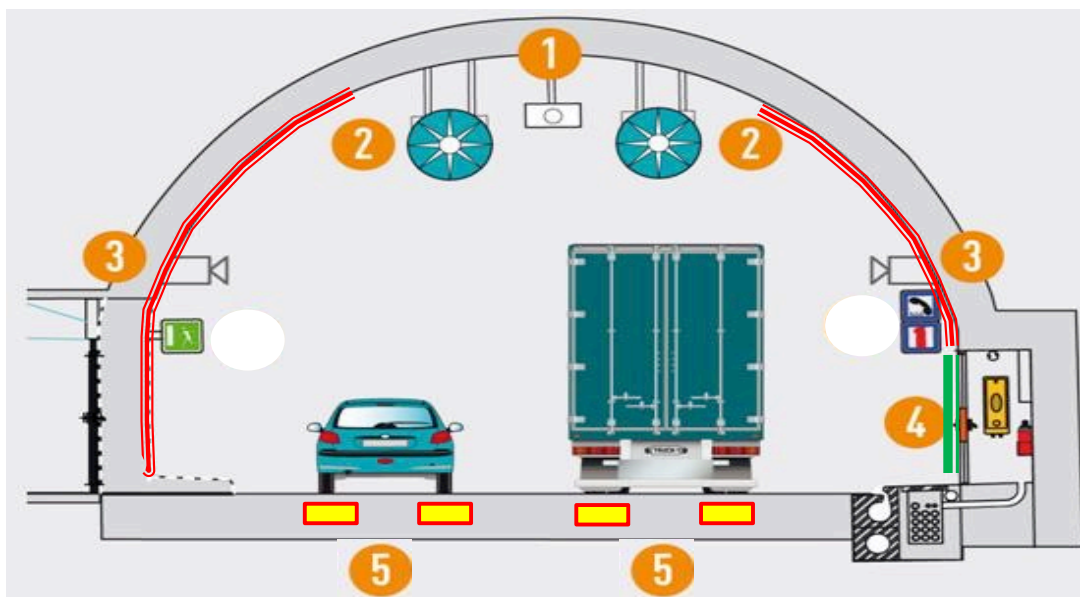
Pour capter et optimiser ces plus-values foncières, il pourrait être opportun que les collectivités créent une (ou des) structure(s) ad'hoc. Le maintien du logement social peut être préservé avec le déploiement de nouveaux outils tel le « bail réel immobilier relatif au logement » (BRILO) : la propriété temporaire appliquée au logement.

4) Mettre en œuvre la Transition Ecologique : un tunnel intelligent nouvelle génération :

Les pollutions et nuisances engendrées par la circulation routière affectent tant les populations riveraines que les salariés (risques professionnels) et les usagers. Le passage en tunnel facilite une collecte centralisée des effluents pour en permettre un traitement industriel piloté par un système de contrôle ①

4a. Traiter et recycler les effluents gazeux, de la Porte de la Chapelle à La Courneuve (6km) :

Le traitement des gaz avant rejet préserve de la pollution les habitants, les salariés riverains et même les automobilistes (extraction dynamique). Le traitement efficace des polluants contenus dans les gaz d'échappement nécessite des opérations (électrostatique, hautes températures,...) qui ne peuvent être mises en œuvre efficacement et durablement sur le véhicule. Les gaz extraits ② pourront être acheminés à une station de traitement centralisée. Les polluants chimiques - 65 700 tonnes de CO₂, 220 tonnes de Dioxyde d'azote, 22 tonnes de microparticules par an, captés sur les 6 km - pourraient d'abord être traités selon des procédés similaires à ceux mis en œuvre pour traiter les effluents des centrales thermiques, des cimenteries ou des incinérateurs d'ordures.



Le gaz carbonique pourrait être recyclé en carburant, soit à partir de cultures d'algues (algo-carburants) soit à partir de procédés catalytiques. Cette production évolue rapidement vers une phase de maturité (en particulier en termes de prix). En outre, cette séquestration qui représente 40% des émissions de la ville, permet de bénéficier de Crédits carbone valorisables.

Les dioxydes d'azotes sont convertibles en produits azotés (acides ou engrais).

Les métaux lourds et autres oxydes peuvent être extraits et recombinaés pour restituer des lingots de métaux rares tels que le platine, le palladium ou le rhodium. C'est ainsi qu'un opérateur français, Veolia, aspire les trottoirs d'une ville anglaise pour récupérer ces métaux rares.

4b. Convertir les nuisances en ressources renouvelables :

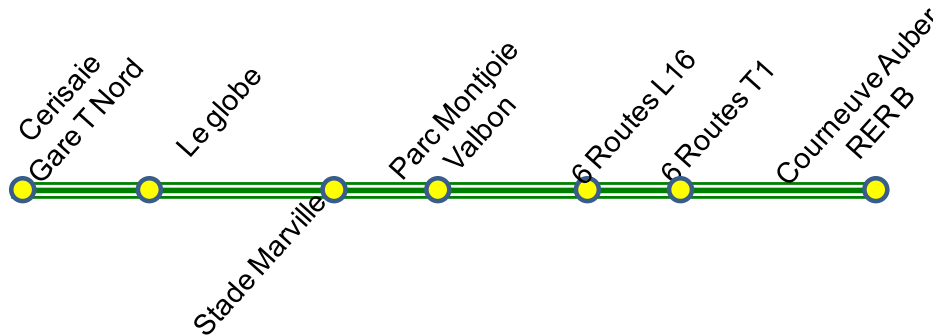
La circulation routière est génératrice de vibrations et forces convertibles en énergie électrique. La plus manifeste d'entre elles est le bruit. L'installation de capteurs piézo-électriques permet cette conversion③. Cette technique encore émergente mais validée, permettra une production significative d'électricité et une réduction importante du bruit dans le tunnel (absorption de l'énergie). La même technique ④ pourra être employée pour convertir l'énergie du déplacement d'air en électricité.

Une technologie similaire et en exploitation mature permet une production importante d'électricité en équipant les bandes de roulage⑤. Sur la base des données constructeur (israélien), l'équipement du tunnel proposé permettrait la production de plus de 50 MWh annuels.

4c. Optimiser la multimodalité des transports.

L'évolution à 10 ans laisse entrevoir des zones de restriction de circulation en fonction des caractéristiques de véhicules (cf. projets récurrents Ville de Paris).

L'organisation d'un parking (Montjoie) et d'un barreau d'intermodalité important entre RER B La Courneuve-Aubervilliers, T1 6 Routes, L16 – nouvelle gare 6 Routes, ... voire un métro au Globe de Stains et Tangentielle Nord Cerisaie serait un dispositif pertinent. Il constituerait un axe particulièrement efficace utilisable lors des JOP (face à Marville et en liaison facile avec les sites).



Une navette multimodale, sur la base des technologies françaises IMARA élaborées par l'INRIA (Rocquencourt) ou Navia, pourrait être mise en place pour faciliter l'interconnexion entre les moyens de transports, par une navette électrique autonome et automatique à fréquence élevée et auto-adaptable. Ce peut être aussi des navettes électriques en site propre.

En conclusion :

Le Collectif Lamaze, le Comité Porte de Paris et l'Union des Associations des Riverains du Stade de France :

1) rappellent que :

- l'enfouissement de l'A1 du tunnel du Landy à La Courneuve (barreau de jonction) représente un tunnel de 4,5 km et un investissement de l'ordre de 500 Millions d'euros (selon des rapprochements à des ouvrages semblables).
- le tunnel sous la Manche fait 35 km et celui du Saint-Gothard 57 km sous les Alpes.
- La Société du Grand Paris va réaliser 144 km de tunnels pour le métro Grand Paris Express.
- le coût rapporté au kilomètre parcouru sur une durée de 50 ans est de moins de 2 cts d'Euros/trajet (base trafic 2010).

2) indiquent que :

- les coûts d'infrastructure peuvent être largement compensés par la plus value des programmes situés dans les périmètres impactés et les surfaces à viabiliser récupérées. La mise en place d'une Foncière peut permettre la maîtrise du foncier par la collectivité publique.
- si rien n'est fait, ce sont des dépenses « sparadraps » de courte vue, une santé dégradée et ses conséquences (absentéisme, frais de santé, réduction de l'espérance de vie), des quartiers « hors la ville », une image dégradée persistante. **Une lourde responsabilité politique !**
- si l'on enfouit l'A1 et que l'on traite les effluents, cela créera **une dynamique sur le territoire** :
 - un investissement partagé et amortissable, générant des emplois locaux directs, des surfaces à urbaniser, un foncier revalorisé, une ville recousue et apaisée, une attractivité améliorée, une diminution de l'accidentologie.
 - des charges d'exploitation avec, en face, des emplois et expertises répliquables, une production d'énergie d'origine renouvelable, la récupération de métaux rares, des crédits carbone, une santé retrouvée des populations. La réalisation d'un démonstrateur de transition écologique dans ce contexte sera porteuse d'opportunités de valorisation internationale des techniques et des savoir-faire des entreprises du territoire.

3) Notent l'émergence de projets intéressant le territoire ou sa proximité immédiate :

- le projet d'embellissement du parcours de l'autoroute A1 à destination des touristes (projet Donnedieu de Vabres)
- le projet de création d'une « Vallée agricole » de Roissy à la Porte de la Chapelle porté par le Groupe agricole In Vivo.
- la proposition d'insertion urbaine des autoroutes par l'APUR
- la proposition de couverture ou d'enfouissement du périphérique parisien.

L'ensemble de ces projets identifie une partie des nuisances ou désagréments, en particulier à l'attention des transitants. Les solutions proposées ne traitent pas les nuisances aux populations et salariés, en particulier dans la zone à forte densité urbaine. En revanche, notre proposition d'aménagement constitue un support qui permet la réalisation facilitée voire conjointe de ces différents projets.

4) - demandent l'inscription de l'enfouissement de l'A1 comme objectif à part entière de l'État, la Région, la Métropole du Grand Paris, le Conseil Départemental de Seine Saint Denis, Plaine Commune et les villes riveraines, avec lancement immédiat des études préalables et complémentaires.

Nous demandons les moyens de participer à l'instruction de ce projet et des enquêtes publiques ;

Nous portons la **création d'un Comité pour l'enfouissement de l'A1 rassemblant habitants, salariés, usagers, entreprises, élus, associations...**

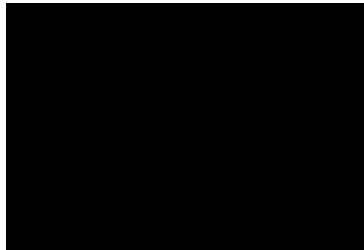
L'enfouissement de l'autoroute A1 sera la démonstration d'une volonté forte de réparer le territoire et un signe majeur d'amélioration environnementale et sociale porté sur la scène mondiale. Cela contribuera à la revalorisation de l'image internationale du territoire et constituera un formidable « héritage » pour les populations (habitants et salariés) actuelles et futures dans la logique d'héritage des Jeux Olympiques et Para-olympique de 2024.

Collectif Lamaze – Comité Porte de Paris - Union

A l'automne 2000, l'**Union des Associations des Riverains du Stade de France** est née de la volonté de plusieurs associations de se faire entendre en tant que riverains et résidents autour du Stade de France dans les villes d'Aubervilliers et de Saint-Denis.

Si notre environnement est impacté plusieurs fois par mois par les événements au Stade de France, une autre source d'impact, cette fois au quotidien, nous concerne : les nuisances autoroutières de l'A86 et de l'A1/E19. En 2014, les associations de l'Union rejoignent le **Collectif Lamaze** et le **Comité Porte de Paris** dans le projet d'enfouissement de l'autoroute A1/E19.

Contact e.mail : chabran.edwige@neuf.fr



Association créée en 1996, à l'occasion du lancement des études de transformation de la Porte de Paris, le **Comité Porte de Paris** a pour but de concourir à la préservation du cadre et de la qualité de vie des habitants du quartier. Son champ de compétence s'étend sur l'ensemble du Territoire de Plaine Commune, au sein de la Métropole du Grand Paris.



C'est en 2001 que Roland LEGROS, alors président du **Comité Porte de Paris** a présenté l'idée d'enfouissement de l'autoroute A1 et qu'une pétition en sa faveur a recueilli localement plus de 1600 signatures.

Contact : Christian CARDON



- comiteportedeParis@gmail.com

En 2010, des habitant-es du quartier Lamaze se sont rassemblé-es pour faire entendre leurs revendications urbaines et obtenir la suppression de toutes les nuisances engendrées par l'autoroute A1. C'est qu'ils et elles vivent ou travaillent à proximité de la bretelle N°3 qui débouche devant l'hôpital Delafontaine et coupe le quartier en deux. Ils et elles ne supportent plus la balafre urbaine datant des années 60, quand le tout voiture autorisait le n'importe quoi environnemental, ni les atteintes à leur santé et à leur qualité de vie. Aujourd'hui, avec le Comité Porte de Paris et l'Union des Associations des Riverains du Stade de France, ces citoyen-nes militent pour sensibiliser sur la gravité des nuisances de l'A1 et obtenir son enfouissement, seule solution identifiée à ce jour pour recouvrer une qualité de vie décente.

Contact : Claudie Gillot-Dumoutier

claudie.gillot.dumoutier@noos.fr



Collectif Lamaze