



Notre Comité entend apporter une réponse aux 4 questions* : la réponse ne peut qu'être cohérente et globale.

Depuis sa construction (1961-65), l'autoroute A1 « empoisonne » la vie des gens. Il y a 20 ans, une première mobilisation des acteurs locaux permettait d'obtenir la couverture de la tranchée qui traverse la Plaine Saint-Denis. Dans la continuité de cette action, cinq années plus tard, une pétition recueillait 1 600 signatures de soutien à l'enfouissement de l'autoroute, sur le site de la Porte de Paris. En 2010, des habitants du quartier Lamaze se mobilisent pour faire entendre leurs revendications urbaines et obtenir la suppression de toutes les nuisances engendrées par l'autoroute A1. Depuis cette date, les habitants et les élus du Territoire de Plaine Commune ont pris conscience de la gravité des nuisances occasionnées par cette autoroute depuis le tunnel du Landy jusqu'au Parc Georges-Valbon à la Courneuve. C'est dans ce contexte, qu'à l'initiative de plusieurs organisations citoyennes et d'élus du Territoire de Plaine Commune, le Comité pour l'enfouissement de l'autoroute A1 a été créé. Sa mission est de faire connaître et de dénoncer l'ampleur des nuisances sur la santé publique (pollutions atmosphérique et acoustique) et les conséquences des fractures urbaines causées par l'autoroute (isolement des quartiers et diffusion de la circulation automobile sur le Territoire).

Cahier d'acteur pour la consultation internationale Routes du futur du Grand Paris

Notre comité apporte une contribution aux cahiers d'acteurs en considérant qu'il doit apporter une réponse **au scénario le plus probable pour la période 2024 -2050**. Nous considérons comme probable un flux de véhicules à moteur thermique significatif, du même ordre que le flux actuel. Les évolutions technologiques (voitures autonomes, autopartage, covoiturage...) ne devraient pas significativement modifier les flux. Nous proposons un projet adapté à notre territoire et répliquable ailleurs en France ou à l'étranger. L'autoroute A1 à Saint-Denis, 200 000 véhicules/jour, est en zone urbaine très dense, il est préjudiciable pour la santé des dionysiens, salariés et automobilistes.

Nous proposons un **enfouissement de l'autoroute avec retraitement des effluents**. Cette modification structurelle est complétée par une réorganisation du réseau magistral (interconnexion des autoroutes A1 et A86) et création d'échangeurs complets (Lamaze, Marville). Nous proposons des technologies innovantes de recyclage du CO₂ en énergie, de récupération des produits azotés et microparticules.

Les usagers (piétons, cyclistes, ...) retrouvent une circulation libre dans un espace dépollué.

Les travaux d'infrastructure peuvent être financés par le foncier récupéré et voisin. Les produits et énergies recyclés couvrent le financement de l'exploitation. Les gains en bien-être social et sanitaire constituent une plus-value.

Notre territoire 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.

* Retrouvez les questions en dernière page.

Parmi ces ruptures, l'A1 apparaît comme celle qui porte le plus fort préjudice à ses riverains en même temps qu'elle présente le plus de flexibilité pour mettre en œuvre des solutions en synergie avec les projets de la Métropole du Grand Paris à l'horizon 2024-2050.

Le Comité pour l'Enfouissement de l'Autoroute A1 a pour objectif de porter un projet pour annihiler les préjudices et transformer les handicaps en avantages.

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 entre elles. Elles génèrent les préjudices suivants :

- **une fracture de la ville** : proche du niveau du sol naturel, l'autoroute A1 crée une véritable barrière coupant les quartiers entre eux, privant les habitants de l'accès aux services et à la ville. Une injustice pour les plus de 50 % d'habitants non motorisés ;
- **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).
- **des nuisances sonores insoutenables** : 36 000 habitants de Saint-Denis (soit 1/3 de la population dionysienne), les salariés et usagers sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 68 dB (moy. LDEN jour/nuit). À cela, il faut ajouter les nuisances aéronautiques ;
- **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 (73 jours en 2016 - 80 jours en 2017) et par l'ampleur des dépassements.

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 et d'usagers.

Il nous faut concilier la servitude attachée à notre territoire (assurer le lien économique et logistique entre Paris, 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. Il faut créer les conditions d'un héritage digne pour les générations futures.

Notre projet s'inscrit en cohérence avec les prévisions de trafic des Aéroports de Paris (CDG et Le Bourget), les prévisions de touristes à Paris. Il prend en compte les apports et limites du Grand Paris Express. Il prend en compte les évolutions technologiques.

Le Comité, après avoir exploré les domaines du possible, fait la proposition suivante :

l'enfouissement de l'autoroute A1 AVEC traitement des effluents. C'est la seule solution pour traiter simultanément les 4 nuisances identifiées. Ce projet s'inscrit dans une perspective de moyen-long terme (élaboration en 2024) ; il répond aux questions d'intégration urbaine et au traitement des nuisances et de pollution.

Enfouir l'autoroute A1 du Landy au barreau de liaison A86-A1 : l'enfouissement de l'A1 du Landy au barreau de liaison (A1-A86) est la seule solution permettant d'en réduire les nuisances, supprimer les fractures urbaines et restaurer une qualité de vie « normale » dans les quartiers. 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.**



L'enfouissement de l'autoroute A1 crée une nouvelle dimension qui permet une restructuration complète du réseau routier et autoroutier et développe une logique de boulevard urbain enfoui, avec ses dessertes locales irrigant les réseaux secondaires. A l'instar d'un périphérique, il permet de réduire la circulation parasite dans les quartiers et de gagner en efficacité tout en réduisant les nuisances (voir carte).

Cet enfouissement libère environ 25 hectares et recrée une unité urbaine. Les terrains limitrophes (ZAC Saulnier, Porte de Paris, Fort de l'Est...) ont une valeur de transformation augmentée. La mobilisation de ces surfaces permet le financement du projet pour autant que soit créée une foncière à cet effet.

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.

Traiter et recycler les effluents gazeux, de la Porte de la Chapelle à La Courneuve : les gaz extraits 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 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 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.

Le gaz carbonique, gaz à effet de serre, peut être recyclé en carburant, soit à partir de cultures d'algues (alga-carburants) soit à partir de procédés catalytiques (réaction de Sabatier). 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. L'ensemble de ces technologies sont maîtrisées par des opérateurs français. La circulation routière est génératrice de vibrations et forces convertibles en énergie électrique. L'installation de capteurs piézo-électriques permet cette conversion en énergie électrique (50 Mwh).

La modernisation du parking (Montjoie - Valbon) porté à 1 000 places aura une efficacité régionale avec l'implantation d'un système de navette autonome (en liaison avec le Grand Paris Express).

Le financement de ce projet pourrait s'appuyer sur les plus-values potentielles des projets urbains situés dans sa zone d'influence. Selon nos consultations, **elles couvriraient les coûts du projet et des travaux attendants**. Il serait opportun qu'une (ou des) foncières soient créées à cette fin. Le maintien du logement social pourrait être préservé avec le déploiement de nouveaux outils tel le « bail réel immobilier relatif au logement » (BRILO). Il en résulte une neutralité économique voire un bonus financier auquel s'ajoute un bénéfice social et sanitaire significatif.

Pendant l'exploitation, des revenus seront générés par la production de matières et matériaux issus du recyclage. En outre, cette séquestration qui représente 40 % des émissions de la ville, permet de bénéficier de Crédits carbone valorisables. En 2050, les entreprises devront prouver leur neutralité écologique, cette installation peut aider l'atteinte de cet objectif. Le coût rapporté au kilomètre parcouru sur une durée de 50 ans est de moins de 2 cts d'euros/trajet.

La réalisation d'un démonstrateur de recyclage sur la partie déjà couverte (entre porte de la chapelle et Landy - 1,4km) pourra constituer une opportunité de valorisation internationale des techniques et des savoir-faire des entreprises du territoire. Cette réalisation est réalisable avant les JOP2024 avec recyclage pour chauffer la piscine olympique.

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 !**

Question 1 : À l'horizon 2030-2050, quelles devraient être les mobilités de demain sur les autoroutes, le boulevard périphérique et les principales voies de circulation du Grand Paris ?

Question 2 : À moyen/long termes, comment mieux intégrer ces routes dans le territoire urbain ?

Question 3 : Comment réduire les nuisances sonores et la pollution générées par le trafic sur ces axes ?

Question 4 : Comment financer le développement et l'évolution future de ce réseau routier ?

Retrouvez l'ensemble des cahiers d'acteurs sur
www.routesdufutur-grandparis.fr

Coordonnées du contributeur



Comité pour l'Enfouissement de l'autoroute A1 - Maison de la Vie Associative
19 rue de la Boulangerie - 3200 Saint-Denis
Site : www.enfourir-a1.org (en cours de réalisation)
Contact : infos@enfouir-a1.org tél. 06.23.08.68.10