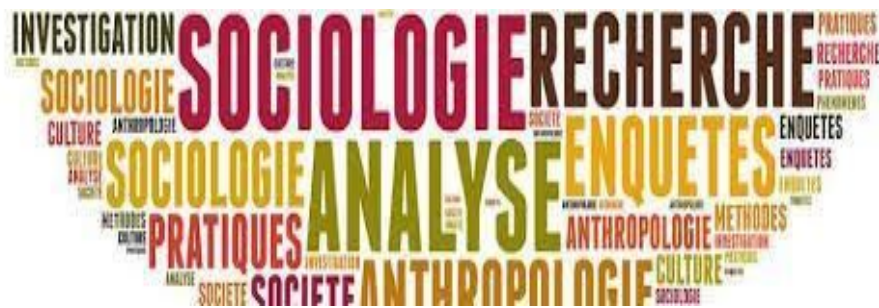


# “ La couverture de l’A1 n’aura pas lieu ”



CHEVALIER Louise, FORGET Solène, ORFILA Amélie, VERNEREY Géraldine

# PLAN

## Introduction

Histoire de l'autoroute à Saint Denis et des mobilisations / actions / acteurs

Méthodologie et problématisation

## **1. Les mobilisations citoyennes depuis 1998**

1.1. La couverture de l'A1 en 1998 : contexte, mobilisations, effets

1.2. Nuisances autour de l'autoroute

1.2.1. Données statistiques

1.2.2. Des perceptions des habitants aux mobilisations dionysiennes aujourd'hui

1.2.2.1. Perception des habitants

1.2.2.2. Les acteurs associatifs

1.2.2.3. Les nuisances

1.3. Saint Denis, lieu de cristallisation de mobilisations extra-locales

1.4. La place de la pollution atmosphérique dans les mobilisations

## **2. Influence réciproque entre mobilisations et politiques locales à différentes échelles**

2.1. Contexte urbain et événements nationaux : positionnement des acteurs politiques

2.2. Dilution institutionnelle des mobilisations autour de l'A1 et les invisibles

2.2.1. L'exemple du CLSE

2.2.2. De l'organisation locale à l'effectivité politique

2.2.3. Les "oubliés" de l'implication

## Conclusion

**Les non-effets des politiques et des mobilisations locales**

## Bibliographie

## Introduction

### **Méthodologie**

Nous avons commencé par réaliser des ethnographies dès le mois de novembre 2017, dans les quartiers autour de l'autoroute A1 à Saint-Denis. Ces ethnographies nous ont permis de comprendre et de sentir cette "fracture" souvent évoquée provoquée par l'autoroute. Nous avons également pu observer les messages de la ville, via l'affichage public, adressés aux habitants de ces quartiers, ainsi que l'état des rues et des infrastructures. Ce fut aussi l'occasion de constater la densité du réseau routier et de relever les nombreuses nuisances.

Nous avons toutefois été rapidement limitées par cette méthode car elle ne nous donnait pas accès à la voix des habitants et à leurs perceptions. Nous avons donc décidé de réaliser des entretiens semi-directifs avec des habitants et/ou des personnes travaillant dans la ville, ou ayant eu une activité militante à Saint-Denis. Au total ce sont 15 entretiens réalisés avec des profils variés, tel que des habitants de la cité des cosmonautes et de la plaine Saint-Denis, responsable de la maison de santé à saint denis, responsable du mouvement citoyen alternatiba, infirmières de lycée, journaliste à médiapart, conseiller municipal, chargée de mission à la délégation générale de l'écologie urbaine, directrice de quartier à la mairie sur les territoire joliot curie lamaze et cosmonautes, membre du collectif lamaze, directeur de l'espace public et des déplacement chargé de mission et enfin un membre du mouvement de la paix. Nous avons également assisté à la création du Conseil Local de Santé Environnementale, réunissant plusieurs acteurs autour de la question de la pollution de l'air.

Cette enquête de terrain a été complétée par des lectures et d'ouvrages<sup>1</sup>, notamment via le séminaire de Méthodologie que nous avons suivi.

---

<sup>1</sup> HACHE Emilie, Reclaim, Cambourakis, Coll. Sorcières, 2016  
HOFRICHTER Richard, Reclaiming the Environmental Debate: The Politics of Health in a Toxic Culture, MIT Press, 2000.  
JAFFE Rivke, Concrete Jungles: Urban Pollution and the Politics of Difference in the Caribbean, Oxford University Press, 2016  
TSING Anna, Le champignon de la fin du monde, Paris, La Découverte, 2017

## **Problématisation**

La pollution atmosphérique représente un enjeu mondial de santé publique. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, chaque année dans le monde, huit millions de décès prématurés sont imputés à la pollution de l'air en 2012, notamment dans les grandes villes (Rapport de la commission d'enquête sénatoriale 2017). En France, la pollution produite par les véhicules est majeure, puisque les moteurs diesel représentent 60% du parc automobile. L'autoroute A1 est la plus fréquentée de France. Elle relie des pôles industriels, des capitales européennes, des lieux de haute concentration résidentielle. Pour décrire la portion de l'autoroute qui traverse la ville de Saint Denis, les personnes publiques et les médias utilisent le champs lexical de la rupture : "une tranchée", "une saignée", "une balafre", "une fracture".

Alors que les discours institutionnels s'articulent autour de plusieurs niveaux et que des acteurs associatifs semblent placer les effets de la pollution atmosphérique au centre des préoccupations en 2017-2018, dans quelle mesure la présence de l'autoroute A1 à Saint-Denis fait-elle émerger les différences de priorités des préoccupations environnementale et sanitaire?

## **Historique du contexte socio-environnemental de la ville de Saint-Denis**

Afin de mieux comprendre le cadre de notre enquête, il est nécessaire de dresser le contexte historique et socio-environnemental de la ville située en un lieu stratégique sur divers plans. En effet, dès le début du XIXe siècle, la banlieue nord-est de Paris se transforme. La direction des vents en période d'industrialisation détermine le choix de cette zone pour y installer les établissements insalubres et polluants. D'autre part, la transformation haussmannienne implique une épuration des industries de la capitale. Saint Denis représente alors un espace idéalement situé, à proximité immédiate de Paris. Les communes ne se voient attribuer qu'un rôle de contrôle des pollutions et des nuisances aux dépens de "l'imposition d'une urbanisation", "industrialisation forcée": "il faut attendre les lois du 15 et 19 février 1905 pour qu'elles puissent édicter le règlement sanitaire" (Nicourt et Girault, 1997). Ce sont d'abord les odeurs, les pollutions des eaux et les émanations,

principalement dues aux industries chimiques qui sont ciblées par des politiques hygiénistes. L'industrialisation de la zone attire une population d'ouvriers, de main d'oeuvre et de journaliers issus des vagues de migrations de travail successives. La période de désindustrialisation marque le début des préoccupations de la population sur les différentes pollutions. Elles émanent d'abord des entrepreneurs et des quartiers résidentiels qui craignent l'extension des entreprises polluantes. D'après Christian Nicourt et Jean Max Girault, géographes, les populations ouvrières vont développer un espace de l'entre-soi "comme versant opposé à l'espace usinier et à ses nuisances" préférant l'espace rassurant du foyer à celui du travail et contribuant ainsi à une relégation sociale. A partir de 1945, un nouveau système urbain voit le jour avec la construction de l'autoroute du Nord qui va faire apparaître des pollutions sonores et atmosphériques liées à l'intensification du trafic routier. Aujourd'hui la ville est traversée par deux autoroutes et une route nationale qui constituent des axes politiques, économiques et industriels clés (liaisons entre plusieurs capitales européennes et grands pôles industriels, installation d'entreprises à la recherche d'entrepôts proches de la capitale et bon marché). Cette nouvelle configuration urbaine contribue à renforcer la segmentation de l'espace et à entretenir la permanence de la relégation environnementale avec la transformation des nuisances.

## 1. Les mobilisations citoyennes depuis 1998

Saint Denis est un terrain de mobilisations citoyennes autour des nuisances de l'autoroute A1. Nous allons dresser un panorama des mobilisations depuis 1998. Les acteurs se mobilisent de différentes manières et avec différents objets de mobilisations. La pollution atmosphérique et son impact sur la santé sont-elles réellement au coeur des discours et des actions des acteurs ? S'agit-il plutôt d'effets d'annonce sans conséquences ?

### 1.1. La couverture de l'A1 en 1998 : contexte, mobilisations, effets

La ville de Saint-Denis est traversée par les autoroutes A1 et A86. L'autoroute A1 s'étend sur 211 km de la porte de la Chapelle à Paris jusqu'à Lille. C'est l'autoroute française la plus fréquentée avec le plus important trafic de marchandises. Sa construction a débuté en 1950 et s'est achevée pour ses différents tronçons dans les années 1960.

L'autoroute A86 forme une boucle complète autour de Paris. Le trafic automobile n'a jamais cessé d'augmenter à Saint-Denis depuis les années 60.

En 1998, un tronçon de l'A1 a été recouvert au niveau de La Plaine-Saint-Denis. Le maire de Saint-Denis de l'époque, Patrick Braouezec, avait obtenu le recouvrement de l'A1 avec le soutien des habitants de La Plaine représenté par le comité Porte de Paris. Le recouvrement de l'A1 fait parti des aménagements réalisés au moment de la construction du stade de France pour la Coupe du monde de football. Les travaux s'étaient étalés entre 1995 et 1997 pour un coût de 600 millions de francs (Sander 1999). L'autoroute A1 a été recouverte Avenue Wilson sur 1400m par une dalle. La partie de l'autoroute recouverte avait été construite sous terre ce qui a beaucoup simplifié les travaux de recouvrement. Le tunnel du Landy, long de 2 km, a ainsi été construit. Au-dessus, le quartier de la Plaine a pu accueillir de nouvelles habitations et reprendre vie. Un jardin de 1 300 mètres de long avec aires de jeux pour enfants, bancs et pelouses recouvrent désormais l'autoroute<sup>2</sup>.

Les militants du collectif Lamaze ont des revendications similaires et ils se réfèrent aux luttes qui avaient été engagées pour aboutir au recouvrement comme modèle à suivre. Selon eux, le projet avait abouti après des années de lutte et d'acharnement politique et associatif. « Il y a eu les 20 ans de bagarre avant d'obtenir [le recouvrement] grâce à l'arrivée du stade de France. On a demandé à nos anciens de nous expliquer comment ca s'était faite la bagarre pour obtenir la couverture de l'autoroute à La Plaine. (...) une de leurs forces a été de rassembler dans un comité (...) les entreprises, les salariés, bien sûr les élus, les habitants, les associations, tout ce qui faisait vraiment la force vive du quartier de La Plaine.»<sup>3</sup> (Une militante du collectif Lamaze, Saint Denis, le 22/01/2018).

## 1.2. Nuisances autour de l'autoroute

### 1.2.1. Données statistiques

Les nuisances causées par la présence des autoroutes à Saint-Denis sont multiples. Cela entraîne la fragmentation du paysage, la modification de la structure de la ville et des rapports sociaux qui en découlent. L'autoroute a un impact au niveau local avec la pollution auditive et lumineuse engendrée et, à un niveau plus global, avec l'augmentation des

---

<sup>2</sup> Marion Carrel "L'A1 dans 50 ans : le retour de la Voie Royale entre Paris et Saint Denis?" Le Parisien, le 6 mai 2015

<sup>3</sup> Extrait de l'entretien du 22/01/2018

émissions de polluants atmosphériques au voisinage de la route. Les nuisances des autoroutes sont un problème de santé publique.

D'après les données de la Banque mondiale de 2016, 5,5 millions de personnes seraient décédées de maladies causées par la pollution de l'air. La pollution aurait un impact quatre fois plus élevé que le sida et tuerait plus que le paludisme<sup>4</sup>. La pollution serait responsable d'un décès sur 10 (9% de la mortalité nationale) et serait le quatrième facteur de décès en 2013, après les risques métaboliques, alimentaires et le tabac<sup>5</sup>. D'après une étude menée par l'agence Santé Publique France, il y aurait annuellement 48.000 personnes victimes liées aux polluants atmosphériques<sup>6</sup>. L'association entre niveau socio-économique et santé des populations pose la question de l'origine des inégalités sociales de santé et l'impact du milieu de vie.<sup>7</sup> Il y aurait un rapprochement entre le niveau de vie, tout comme les disparités environnementales, le lieu de résidence et les disparités sanitaires. L'influence néfaste de la pollution de l'air sur la santé est connue, plus particulièrement celle due au trafic routier, dont l'exposition des populations les plus vulnérables vivant proche des routes sont le plus touchées. C'est ce que l'on appelle les inégalités environnementales<sup>8</sup>.

### **La pollution touche quelle population?**

Nous sommes forcées de constater que la pollution, même si elle touche tous les habitants de la planète, elle impacte majoritairement les populations les plus pauvres et les plus exclues mettant en lumière un soucis d' inégalités environnementales<sup>9</sup>. Le cinquième rapport du GIEC<sup>10</sup> démontre que les effets de la crise environnementale sont ressentis de manière très différente selon la catégorie sociale considérée. La canicule de 2003 qui a frappé l'Europe a montré que les classes populaires sont les premières à en souffrir, parce que les logements souvent mal isolés et vétustes sont plus difficiles à refroidir, que les pauvres se soignent moins. La Seine-Saint-Denis fut le deuxième département le plus touché

---

4 [https://www.lemonde.fr/planete/article/2018/05/02/la-pollution-de-l-air-tue-7-millions-de-personnes-par-an-dans-le-monde-alerte-l-oms\\_5293076\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2018/05/02/la-pollution-de-l-air-tue-7-millions-de-personnes-par-an-dans-le-monde-alerte-l-oms_5293076_3244.html).

Consulté le 5/0/2018.

5 [http://invs.santepubliquefrance.fr/publications/etat\\_sante\\_2017/ESP2017\\_Les\\_determinants\\_sante.pdf](http://invs.santepubliquefrance.fr/publications/etat_sante_2017/ESP2017_Les_determinants_sante.pdf). Consulté le 08/06/2018.

6 <https://www.santepubliquefrance.fr/Accueil-Presses/Tous-les-communiqués/Impacts-sanitaires-de-la-pollution-de-l-air-en-France-nouvelles-donnees-et-perspectives>.

Consulté le 01/05/2018.

7 Pierre-Marie David, « La santé : un enjeu de plus en plus central dans les politiques publiques de développement international? », Socio-logos [En ligne], 6 | 2011,

mis en ligne le 03 mai 2011, consulté le 01 juin 2018. URL : <http://journals.openedition.org/socio-logos/25>. Consulté le 10/05/2018.

8 Slow violence and the environmentalism of the poor, Nixon - Harvard University Press - 2013

9 [https://www.nouvelobs.com/mc89/mc89-planete/20150715\\_RUE9889/riches-ou-pauvres-qui-souffre-le-plus-de-la-pollution.htm](https://www.nouvelobs.com/mc89/mc89-planete/20150715_RUE9889/riches-ou-pauvres-qui-souffre-le-plus-de-la-pollution.htm). Consulté le 01/05/2018.

10 "5ème rapport du GIEC sur les changements climatiques et leurs évolutions futures" <http://leclimatchange.fr/Consulté> le 10/06/2018.

par la surmortalité pendant cet épisode caniculaire<sup>11</sup>. En matière de pollution de l'air, les pics les plus importants en région parisienne sont enregistrés à Saint-Denis, en contrebas du périphérique et de l'A1. Ce département est fracturé par les autoroutes urbaines, et survolé par les avions de Roissy et du Bourget. Au sein de cette région cosmopolite, habitent un grand nombre d'immigrés récents, des populations des quatre coins du monde et des milliers de Roms dans des bidonvilles insalubres le long de l'autoroute. Dans cette zone, une des plus pauvres de France, les nuisances sonores et la pollution dégradent les conditions de vie. Ainsi les inégalités sont aussi d'ordre environnemental, c'est ce qui se nomme d'une certaine manière le "racisme environnemental", concept venu des Etats Unis, ayant entraîné plus tard le mouvement pour la « justice environnementale ». Les mouvements écologiques en Amérique du Nord, du Sud, en Afrique et en Asie, ont fait de cette problématique un moteur de revendications, mais en France, la critique du racisme environnemental est absente de ces mouvements.

### **La notion de justice environnementale**

La notion de justice environnementale a émergé aux États-Unis au début des années 1980, sous la pression des mouvements pour les droits civiques. Plusieurs travaux ont mis en évidence que les minorités ethniques et les personnes les plus défavorisées vivaient dans des milieux où les critères de qualité de l'air recommandés n'étaient pas respectés, à proximité des sources de pollution (ex. trafic routier, industries), d'où une vulnérabilité plus grande de ces populations aux facteurs environnementaux. La notion de « *justice environnementale* » est définie comme « *le traitement équitable des gens de toutes races, cultures et revenus dans le développement des règlements, lois et politiques environnementales* » avec l'obligation pour les agences fédérales de favoriser plus d'équité en termes d'exposition environnementale des populations.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> [https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2014/11/04/climat-5-rapports-du-giec-5-chiffres-alarmants\\_4517326\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2014/11/04/climat-5-rapports-du-giec-5-chiffres-alarmants_4517326_4355770.html). Consulté le 18/05/2018.

<sup>12</sup> Bénédicte Jacquemin. L'influence des facteurs socio-économiques sur l'exposition à la pollution atmosphérique. Les cahiers de la Recherche. Santé, Environnement, Travail, ANSES, 2016, Santé et pollution atmosphérique, pp.9- 11. <<https://www.anses.fr/fr/content/les-cahiers-de-la-recherche>>. <anses-01772254>



Cependant tout n'est pas comparable entre les Etats- Unis et la France, du fait de la centralité de l'esclavage dans l'histoire pour le premier, la problématique du racisme environnemental y tient une place plus forte que dans d'autres pays.

Il a été démontré que les asthmatiques étaient plus sensibles aux effets indésirables de la pollution atmosphérique. Il se pourrait donc que ceux qui peuvent choisir, se déplacent vers des zones moins polluées. Ainsi la pollution de l'air extérieur représente un risque environnemental majeur pour la santé devant lequel il est important de réduire les inégalités.

### **Données plus locales et identifications des différentes nuisances (bruit, déchets, insécurité etc...)**

L'exposition aux nuisances : bruit, produits chimique, pollution, déchets, rongeurs, et insécurité entraîne des inégalités sociales qui affectent souvent les plus pauvres. La structure urbaine de la ville de Saint Denis qui est fragmentée par les multiples routes qui se trouvent proche des hôpitaux, des écoles et des crèches, où se trouve des populations fragilisées et pourtant parmi les plus exposées.

Par exemple, le seul moyen de passer de la Cité des Cosmonautes à la ville c'est un petit pont étroit : le pont Voltaire. Les voitures se croisent, mais les trottoirs sont très étroits. Or, c'est le seul endroit par lequel les collégiens de Cosmonautes peuvent se rendre à leur collège de l'autre côté de l'autoroute. Un autre exemple : la Cité Joliot Curie. Les enfants qui vont à l'école qui est de l'autre côté du viaduc, doivent traverser la ligne de tramway, passer sous le viaduc de l'autoroute, longer un petit trottoir, et enfin traverser au feu qui est une deuxième sortie de l'autoroute, C'est dangereux. De plus, le viaduc sépare d'un côté les habitations et de l'autre côté les services.

#### **1.2.2. Des perceptions des habitants aux mobilisations dionysienne d'aujourd'hui.**

##### **1.2.2.1. Perception des habitants**

### **Qui vit près de l'A1?**

Le quartier Joliot-Curie-Lamazé- Cosmonautes compte 10491 habitants, soit 9,6% de la population dionysienne ( sixième quartier). Il se compose principalement d'habitat social construit dans les années 1950-1960 et dans ce quartier la population est globalement plus âgée que dans d'autres quartiers : 19% sont âgés de 60 ans ou plus ( soit près de 2 000 habitants). Globalement, la population du quartier reste plus longtemps dans un même logement comparée à la moyenne communale (50,5% des ménages a emménagé depuis 10 ans au moins / 38% à SD). Ce sont 35,3% des habitants qui sont de nationalité étrangère (31,2% à SD), 43,2% sont immigrés (37,7% à SD)<sup>13</sup>. Le parc se compose d'un total de 4 037 logements dont 94% occupés en résidences principales, principalement en location. Le parc HLM représente ainsi 47,4% des résidences principales. Ce sont 49% des ménages qui ne sont pas motorisés (53% à SD), mais 10% possèdent 2 voitures ou plus (7% à SD).<sup>14</sup>

Parmi les 3 797 ménages du quartier, on recense 2 378 familles (62,6%). 1 757 familles ont un ou des enfants de moins de 25 ans : la monoparentalité est fréquente soit 35,3% des familles avec enfants. Les plus de 15 ans représentent 8 263 habitants. Parmi eux 50% ne disposent d'aucune qualification (40,6% à SD). 24% des actifs sont au chômage. Les actifs travaillent plus fréquemment dans leur commune que les habitants d'autres quartiers. Les villes de la banlieue ouvrière sont prises dans un double mouvement : la modernisation des sites les mieux localisés induisent des recompositions sociales et économiques à côté d'espaces moins attractifs dont certains se spécialisent dans l'accueil des populations les plus pauvres.

A Saint-Denis, la délocalisation d'un grand nombre des entreprises industrielles s'est accompagnée de pertes d'emplois très importantes et d'une hiérarchisation au sein du groupe ouvrier entre emplois qualifiés et emplois non qualifiés, ces derniers étant souvent occupés par une main d'œuvre issue de l'immigration. Entre 1968 et 1982, Saint-Denis a perdu plus de 6 000 habitants, et plus de 12 000 ouvriers. Ce rétrécissement du groupe ouvrier s'effectue dans un premier temps au profit des employés, puis, dans une moindre mesure, des catégories de cadres moyens et professions intermédiaires. Tandis qu'avec le chômage, la précarisation d'une partie de la population augmente, on constate parallèlement une

---

<sup>13</sup> [http://ville-saint-denis.fr/sites/default/files/content/documents/fiche\\_jclcosmo.pdf](http://ville-saint-denis.fr/sites/default/files/content/documents/fiche_jclcosmo.pdf)

<sup>14</sup> <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-93066>

diversification sociale “par le haut” avec le développement de sièges commerciaux, la part des cadres supérieurs et des professions intermédiaires augmentant de manière significative.

Nous avons interrogé une quinzaine de personnes vivant ou travaillant à St-Denis. Comme nous nous présentions comme des personnes travaillant sur une enquête autour de la pollution atmosphérique, il était assez récurrent que les personnes interrogées l’ évoquent. Il est apparu que la pollution de l’air n’était pas la principale préoccupation des habitants, même pour ceux qui habitaient très près de l’ autoroute. Pourtant, lors de nos recherches exploratoires, les articles de journaux qui traitaient du sujet semblaient faire allusion à des mobilisations fortes et la pollution avait l’air d’être au centre des préoccupations quotidiennes des habitants<sup>15</sup>. Nous avons notamment interrogé une infirmière scolaire qui travaille dans un lycée à St-Denis à 100 mètres de l’ autoroute. Elle nous a expliqué n’ avoir jamais remarqué l’A1 et ne pas s’inquiéter de la pollution de l’air. Pourtant, les élèves se plaignent fréquemment de crises d’asthme. Elle associe les crises, entièrement au stress et nous dit d’ailleurs que beaucoup “ les confondent avec les crises d’angoisse”<sup>16</sup>. Aucun lien n’est fait avec la qualité de l’air, ce qui n’a pas manqué de nous étonner. Une élève est décédée il y a quelques années des suites d’une crise d’asthme, l’infirmière nous a expliqué “qu’elle souffrait d’un gros stress”. Lorsque nous nous sommes rendues en observation à l’infirmierie du lycée, une élève est venue la voir en lui présentant sa radio des poumons, inquiète. L’infirmière ironise à notre égard après sa visite “C’est encore ton truc de pollution ça !”. Pourtant, elle est sensibilisée lors de formations sur la recrudescence de maladies chroniques telles que l’asthme et les allergies. Nous avons également pu nous entretenir avec le proviseur qui nous affirme être “très content d’être à St-Denis du point de vue de la pollution, car c’est beaucoup moins pollué qu’ Aulnay-sous-Bois [*son ancien lieu de travail*]”<sup>17</sup>.

D’autres personnes nous disent ne pas sentir la pollution “ En même temps moi je suis habitué à l’urbanité, à la pollution.” et être plutôt sensibles à la forte densité routière et à la bétonisation des espaces publics. Certains enquêtés, bien qu’habitant très près de

---

<sup>15</sup> Voir par exemple cet article du Parisien :

<http://www.leparisien.fr/saint-denis-93200/saint-denis-ces-habitants-se-battent-contre-la-pollution-de-l-autoroute-a1-02-11-2015-5240843.php> (02/11/15)

<sup>16</sup> Extrait de l’entretien du 20/02/18

<sup>17</sup> Extrait de l’entretien du 12/03/18

l'autoroute, ne se soucient pas du tout de la pollution et sont plutôt sensibles à l'insécurité et aux incivilités qu'ils perçoivent dans la ville. Comme l'explique Rivke Jaffe dans son ethnographie d'une ville jamaïcaine relatée dans son ouvrage *Concrete Jungles*<sup>18</sup>, ce qui est pis en avant et critiqué relève davantage des modes de vie. Les habitants considère les résidents «sales» à faible revenu comme des menaces à la pureté de la nature, étant considérés comme victimes de menaces urbaines. Les plus pauvres souffrent d'expositions aux ordures ménagères, d'eaux usées non traitées et de pollution atmosphérique.

D'autres habitant relèvent d'autres types de nuisances “ C'est plutôt les rats qui m'ennuient.”. Un seul enquêté, encarté EELV, nous dira être gêné directement par la pollution de l'air : “ Du point de vue général je respire pas l'air pur. Sincèrement je sens le produit. Je sens l'odeur des pots d'échappements. J'entends le bruit.”<sup>19</sup>, “Dès le matin quand il y a une voiture qui passe à côté de moi, je sens que l'air est vicié. J'ai pris l'habitude de toute façon de me protéger, je mets ma manche, je mets mon pull comme ça (*il couvre son nez et sa bouche avec le col de son pull*) et je cours jamais derrière une voiture. Je cours plutôt dans le centre-ville. Dans les rues. Et comme la circulation n'a pas encore commencé les rues, elles sont encore protégées de la pollution parce que la circulation s'est pas encore intensifiée.”<sup>20</sup>

#### 1.2.2.2. Acteurs associatifs

Nous avons rapidement identifié différents acteurs se mobilisant pour l'enfouissement de l'autoroute A1. Trois entités se sont constituées depuis plusieurs années : le collectif Lamaze, le comité de la porte de Paris et l'association des riverains du Stade de France, chacune correspondant à une portion découverte de l'A1. Dernièrement, elles se sont assemblées en un comité, le comité pour l'enfouissement de l'A1. Réunissant une poignée de riverains, ces collectifs participent à plusieurs opérations au cours de l'année mais sont surtout visibles lors d'un événement intitulé “Enlève tes bretelles, Lamaze !”.

---

<sup>18</sup> Rivke Jaffe, *Concrete Jungles: Urban Pollution and the Politics of Difference in the Caribbean*, Oxford University Press, 2016

<sup>19</sup> Extraits d'entretiens réalisés le 20/03/18

<sup>20</sup> Idem

Initiative citoyenne initié en 2013 puis se répétant en 2015 et en 2017, qui consiste à fermer la circulation sur l'échangeur situé au niveau du carrefour Lamaze. Des conférences, des tables rondes, des déambulations et des concerts s'y tiennent alors. La ville de St-Denis est co-organisatrice de la journée<sup>21</sup>. Le collectif Lamaze s'illustre aussi par des actions qui visent à dénoncer l'insécurité routière<sup>22</sup>. Récemment, le comité d'enfouissement de l'A1 a animé la journée dédiée aux 20 ans de l'enfouissement d'une partie de l'A1, à la Plaine<sup>23</sup>.

### 1.2.2.3. Les nuisances

#### 1.3 Saint-Denis, lieu de cristallisation de mobilisations extra-locales

En plus des mobilisations locales, l'autoroute qui traverse St-Denis donne lieu à des mobilisations à d'autres échelles. Nous nous pencherons ici sur le cas d'une association, Alternatiba, et d'une initiative menée à l'occasion de la COP21, les Toxic Tours.

Lors de notre enquête, nous avons rencontré le responsable de l'antenne de St-Denis de l'association Alternatiba. Alternatiba est "un mouvement citoyen pour le climat et la justice sociale" qui a vu le jour en 2013 à Bayonne (alternatiba veut dire "alternative" en basque). En 2018, près de 150 collectifs Alternatiba existaient en France et à l'étranger<sup>24</sup>. Nous sommes entrées en relation avec Alternatiba du fait de son association avec l'événement "Enlève tes bretelles Lamaze" organisé le 24 septembre 2017<sup>25</sup>. Le responsable de l'antenne a une trentaine d'années, est

professeur de mathématiques et habite à St-Denis. Militant Europe-Ecologie-les verts, il s'est présenté aux législatives 2017 (mais n'a pas été élu député). Il se présente comme étant "engagé dans plusieurs domaines pour l'écologie au sein d'une AMAP, dans un jardin

---

<sup>21</sup> <http://ville-saint-denis.fr/actualite/pour-notre-sant%C3%A9-lamaze-enl%C3%A8ve-tes-bretelles>

<sup>22</sup> <http://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-des-radars-en-carton-pour-securiser-le-carrefour-le-plus-dangereux-du-93-06-05-2018-7701612.php>

<sup>23</sup> <http://www.leparisien.fr/seine-saint-denis-93/saint-denis-l-enfouissement-de-l-a1-enfin-en-bonne-voie-10-06-2018-7763772.php>

<sup>24</sup> <https://alternatiba.eu>

<sup>25</sup> <http://ville-saint-denis.fr/actualite/pour-notre-sant%C3%A9-lamaze-enl%C3%A8ve-tes-bretelles>

Il est annoncé dans le programme de la journée publié sur le site de la Ville de St-Denis : "15h – Arrivée du « Tour vélo Ile-de-France de l'énergie citoyenne », organisé par Alternatiba Saint-Denis"

partagé, avec Alternatiba et la défense du parc Georges Valbon par exemple.<sup>26</sup> Lorsque nous lui avons demandé pourquoi Alternatiba avait participé à l'événement "Enlève tes bretelles", il nous a répondu "[qu'] Alternatiba va être très pro pour les choses qui sont le développement des mobilités douces, du transport en commun notamment et beaucoup du vélo."

Quand nous évoquons plus en profondeur les actions et les revendications de collectifs constitués autour de nuisances provoquées par la bretelle d'autoroute, le militant ne semble pas très renseigné, et surtout, ne pas croire à ces revendications: "d'après ce que j'ai compris, il y a des gens qui portent ce projet et vraiment c'est très bien qu'ils le portent. Bon après, je ne sais pas de quelle sorte je peux dire si cela va se faire ou non, mais moi j'ai un peu suivi en termes de coût du projet, et même de temps de réalisation, et bon, pour les JO, c'est mort c'est sûr ! Ça semble pas réalisable franchement."

De même, quand nous lui demandons pourquoi il a alors participé à cet événement, il ne répond pas à la question et nous explique qu'en termes de pollution et d'impact sur le climat, il doute que l'enfouissement de l'autoroute soit une bonne idée et y semble même hostile. "Je sais pas si c'est vraiment de ça dont vous voulez discuter mais en tout cas d'après ce que j'ai cru comprendre, ce genre là de projet d'enterrement d'autoroute, c'est quelque chose qui est vraiment gigantesque et qui même en termes des émissions de gaz à effet de serre, de pollution, rien qu'en travaux c'est pas du tout neutre et, en réalité il y a pas mal d'impact de pollution pour réaliser ses travaux d'une part et finalement cela ne fait pas disparaître la pollution. Elle ressort par les conduits de traitements des airs du tunnel. Heu, au final donc en réalité en ce qui me concerne je serai plutôt dans une optique de dire cette autoroute-là, il faut la réaménager pour ralentir la circulation automobile. En plus, pour des questions de sécurité nationale, il me semble qu'il faudrait que les avions puissent se poser dessus au cas où<sup>27</sup>, donc ça paraît très compliqué d'en faire un jour un truc couvert. Donc ça serait plutôt ralentir la vitesse et faire un truc où les gens pourraient rouler à 90-70 km, bref. Voila, bon bref. Enfin, c'est ça pour le coup avoir un effet sur la pollution de l'air."

---

<sup>26</sup> Extrait de l'entretien du 06/03/2018

<sup>27</sup> Il arrive effectivement que des avions se posent d'urgence sur des autoroutes, mais on peut douter qu'ils se posent sur des bretelles en plein milieu d'une ville... D'autant plus que l'enfouissement ne concernerait qu'une infime partie de l'autoroute.

Il nous dira même un peu plus tard : “Oui nous on veut pas l’enfouissement du tout haha. Dans l'absolu on n’est pas du tout pour ce projet, après ça pourrait améliorer la qualité de vie des habitants mais après...”

Au mois de mars 2018, Alternatiba n’avait pas réalisé d’action depuis l’événement “Enlève tes bretelles Lamaze”, de septembre 2017. De l’aveu du responsable, le collectif “est plutôt en sommeil”. Initiateur de l’antenne de St-Denis, il nous dit ensuite “être parti sur autre chose” et “du coup le truc s’est un peu endormi.”<sup>28</sup>. Cette “autre chose” n’a pas été développée mais nous supposons qu’elle désigne la campagne qu’il a menée pour les législatives.

Concernant le fonctionnement de l’association, le militant nous explique que c’est plutôt “dans l’ADN” de celle-ci de se greffer aux initiatives locales”, mettant de la distance dans les actions. Du moins, si ces initiatives ou revendications ne concernent pas des “partenariats public privé” pour financer des “projets d’infrastructures”. Il nous explique : “Alternatiba c'est plutôt de dire, voilà on s'arrête un peu, un petit peu de décroissance à vélo, on consomme localement, etc. Et donc c’est vrai que ce gros projet là d’infrastructures n'est pas notre priorité. Par contre, comme cette manifestation ce n’était pas entièrement pour la couverture de l’autoroute, c’était pour la fermeture de la bretelle d’autoroute, et ça par contre y'a pas de soucis.”

Cette affirmation est étonnante. Il est pourtant clairement écrit et précisé sur le site de la ville de St-Denis que cette manifestation a pour but de revendiquer l’enfouissement de l’autoroute ! Ce type de réaction nous renseigne sur l’intérêt que peut revêtir l’autoroute et ses enjeux pour des acteurs extérieurs. Bien que le militant ne nous l’ait pas expliqué, nous comprenons après coup qu’Alternatiba s’est greffé à l’événement “Enlève tes bretelles” lors du Tour Alternatiba. Ce tour, effectué en vélo, vise à aller “à la rencontre de celles et ceux qui construisent et s’indignent, se rencontrent et bâtissent ensemble les chemins qui permettront aux alternatives de devenir des normes”<sup>29</sup>. St-Denis a donc été une étape du tour en 2017. Alternatiba se définit comme une association qui “porte la voix des alternatives”<sup>30</sup>, en mettant en valeur les initiatives et revendications locales. On voit ici toute l’ambiguïté

---

<sup>28</sup> Extrait tiré de l’entretien réalisé avec un militant d’Alternatiba, 06/03/2018

<sup>29</sup> <https://tour.alternatiba.eu/>

<sup>30</sup> idem

d'un tel désir : l'association se greffe à des initiatives qui peuvent être perçues comme écolo ou du moins "alternatives" dans la Ville de St-Denis, comme une étape de son tour... bien que le responsable de l'antenne soit contre le projet d'enfouissement, au coeur des revendications et de la manifestation du jour. Qui profite à qui ? Alternatiba qui met en lumière la cause des riverains (mais sans y croire et donc sans, on peut le supposer, communiquer ou militer pour l'enfouissement de l'autoroute), ou les collectifs de riverains qui donnent une occasion à Alternatiba de se faire connaître ? De la revendication de l'enfouissement de l'autoroute pour des raisons avant tout de sécurité routière, on passe à la diffusion festive d'un idéal de mode de vie : la circulation douce et la consommation décroissante.

Cette captation et cette transformation des luttes des riverains par une structure de plus grande envergure semble également s'être opérée, mais d'une autre manière, lors de l'organisation de "Toxic Tours".

Nous avons contacté la personne co-organisatrice de ces balades urbaines, la journaliste de *Mediapart* Jade Lindgaard, puisqu'elle était également présente le 24 septembre 2017 lors de l'événement "Enlève tes bretelles".<sup>31</sup>

Les Toxic Tours sont effectuées dans des parties polluées des territoires, afin de prendre conscience de la pollution et de mobiliser autour des questions environnementales. Ils semblent être apparus à la fin des années 90, aux Etats-Unis<sup>32</sup>. Des Toxic Tours ont été organisés en Seine-St-Denis ; le premier a eu lieu à l'automne 2014, et se tenait autour de l'autoroute A1 à St-Denis. Nous avons donc rencontré Lindgaard, qui nous a expliqué les raisons de la mise en place d'une telle initiative. Journaliste de 44 ans, elle habite à Aubervilliers et publie régulièrement des articles engagés sur l'écologie, dans *Mediapart*.

---

<sup>31</sup> Son nom apparaît ainsi sur le site de la ville : "15h30 – Débat « Pollution de la voiture en ville et ses conséquences sur la santé » avec l'association RESPIRE, l'ALEC Plaine Commune, Collectif Climat d'Aubervilliers, le Centre hospitalier de Saint-Denis, Alternatiba, le Collectif Lamaze, le comité Porte de Paris et l'Union des associations des riverains du Stade de France. Animé par Jade Lindgaard, journaliste à *Mediapart* sur les questions environnementales, à l'origine des Toxics Tours en Seine Saint-Denis."

<sup>32</sup> Voir à ce sujet *Reclaiming the Environmental Debate: The Politics of Health in a Toxic Culture*, Richard Hofrichter, MIT Press, 2000. En particulier "Toxic tours and community action: practicing environmental justice", p.291



L'idée des Toxic Tours est née “[d’] une discussion un soir avec une copine qui est Emilie Hache.”<sup>33</sup>, qui, elle, vit à St-Denis.

Au début de l'année 2014, Lindgaard et Hache discutent de la COP21, qui allait avoir lieu au Bourget :

“On était toutes les deux énervées par le fait que l'événement COP21 arrivait, donc un événement climat arrivait, qu'il allait se passer au Bourget, donc en Seine-St-Denis, que tout le monde parlait de la COP de Paris alors que c'était au Bourget, ça c'était le truc qui énervait Emilie, je me souviens elle était là « Et en plus ça invisibilise le 93 alors que ça se passe pas au Paris mais au Bourget » et moi qui travaillais beaucoup sur le climat, je me disais c'est quand même fou cette COP va se passer dans un quartier, dans des quartiers pauvres qui sont soumis, qui subissent une forte pollution atmosphérique, or, les mêmes causes sont à l'origine de la pollution atmosphérique et du climat.”

Elle décide qu'il “faut faire quelque chose”, et ajoute que “si c'est pas nous qui le faisons, peut-être que personne ne le fera parce que nous on est super informées du fait qu'il y a la COP, on est informées de l'importance que ça a, on est légitimes, on habite en Seine-Saint-Denis”. Lindgaard sait et affirme que “les habitants de la Seine-Saint-Denis sont les premiers impactés par les, le dérèglement du climat” et prend l'exemple de la canicule de 2003 en France. Renseignée par l'ALEC (Agence Locale de l'Energie et du Climat) elle a été informée que “la surmortalité avait été particulièrement importante en Seine-St-Denis [...] à cause des îlots de chaleur, à cause du mauvais suivi sanitaire, à cause de leur isolement et de la mauvaise qualité de leur logement.” Consciente des enjeux climatiques existant en Seine-St-Denis, Lindgaard et Hache se rendent compte “qu'il y a une scène politique qu'il faut faire exister” en arguant que “ le climat c'est pas qu'une histoire d'accords internationaux, entre chefs d'Etat, c'est une question de justice environnementale, de justice de proximité, c'est une question d'inégalité sociale, faut trouver le moyen de le faire, de le faire savoir, vivre et tout.” L'idée des Toxic Tours émergera via la rencontre entre la chercheuse Giovanna di Chiro et Emilie Hache. Hache en parle avec Lindgaard, “et là on fait le puzzle, on se dit pourquoi on ferait pas des Toxic Tours pendant la COP en posant tous ces problèmes.”

---

<sup>33</sup>Emilie Hache est maîtresse de conférence au département de philosophie de l'université Paris-Ouest-Nanterre-La Défense. Ses travaux portent principalement sur l'écologie politique. Elle a publié un recueil de textes écoféministes aux éditions Cambourakis, Reclaim (2016).

Une fois l'idée des Toxic Tours lancée, il restait à trouver des endroits propices où les organiser et sensibiliser les habitants. Hache, habitante de St-Denis, avait été très marquée par un article qu'elle avait lu dans le Journal de St-Denis (JSD). Cet article évoquait la journée organisée par le collectif Lamaze sur la bretelle d'autoroute, Enlève tes bretelles. "Et elle avait en tête parce qu'elle m'en avait parlé plusieurs fois, la citation d'un habitant du quartier qui dans l'article du JSD était cité en disant « C'est le jour de l'année où je peux ouvrir mes fenêtres »." Selon elles, ce genre de réflexion est le signe d'une souffrance "que personne ne prend en compte mais qui peut vraiment pourrir la vie des gens et c'est ça qu'on voudrait rendre visible." Hache et Lindgaard sont donc allées à la rencontre du Collectif Lamaze, avec la volonté de "se mettre avec les habitants" et "avec la double casquette, habitantes avant tout et avec des ressources d'information et intellectuelles par nos univers professionnels". Lindgaard se rend donc un soir à une réunion du collectif. Elle se présente et explique le projet de Toxic Tours :

« Je leur explique le truc et je me souviens très bien parce que ça m'a marqué, on s'en est reparlé, du coup on est devenues assez copines avec Claudie, on s'en est reparlé récemment, je présente mon truc, la COP21, le climat, la pollution, les inégalités, tout ça, elle me regarde, elle me dit "Ah non mais nous on est pas du tout des écolos" ». Lindgaard explique en effet que "à la base le Collectif Lamaze s'était mobilisé contre l'insécurité routière créée par la bretelle de l'A1, contre les nuisances sonores dans un second temps, contre la pollution, et les effets sur la santé mais ils s'étaient jamais posé tellement la question du climat." Elle leur explique alors que ça ne lui pose pas de problème ("écologique ou pas, je m'en fous complètement") mais que leur lutte a "carrément un lien avec le climat et que c'est vraiment dommage de pas le voir". Finalement, une discussion s'entame entre le collectif et Lindgaard. Le collectif lui raconte l'histoire des mobilisations du quartier, des difficultés rencontrées, de leurs relations avec les collectivités territoriales, dont la mairie de St-Denis, le département ou encore la communauté de communes (Plaine Commune). Cela est rendu possible en partie grâce à la présence de Claudie Gillot Dumoutier au sein du collectif: "Claudie connaissant tout puisqu'elle est elle-même la fille d'un ancien maire de St-Denis donc c'est un puits de science quoi sur l'histoire locale, en plus elle est très précise donc vraiment une rencontre hyper riche et on se dit ben voilà, évidemment il faut faire l'A1 et donc en premier Toxic Tours, c'est eux qui nous aident vraiment à penser le parcours du Tour." Concernant la mobilisation et l'implication des habitants de St-Denis autour de ces

Toxic Tours, Lindgaard a fait en sorte que “les habitants ou un collectif d'habitants s'il existait soient impliqués”. Mais cela n'a pas toujours été possible : “ce à quoi on a été très rapidement confronté c'est qu'en fait il y a très peu de collectifs d'habitants mobilisés contre la pollution atmosphérique et donc on a un peu assoupli cette idée-là”. Six Toxic Tours ont été organisés entre 2014 et 2015, dont deux autour de l'A1. Entre 50 et 100 personnes qui ont participé à chacune de ces promenades. Lindgaard lâche toutefois : “Notre grande déception c'est que finalement il y a pas eu tant d'habitants que ça qui ont participé. C'est-à-dire qu'il y a eu quelques habitants, mais des habitants soit que nous on connaissait directement et qu'on avait invité, une voisine, un parent d'élève ami... Donc en gros, plutôt classe moyenne voire classe moyenne supérieure, blanc, enfin un peu bobo de banlieue pour le dire de manière caricaturale mais que les habitants vraiment plus populaires, les habitants de HLM, etc. dont on parle toujours, finalement venaient très peu. Et que là, on s'est rendues compte qu'en fait il aurait fallu, enfin, pour toucher ces personnes, c'était en soi un travail, un travail de... Ben à la fois de contact, à la fois de présence, à la fois de *community organizing* et que là nous on a été prises par le temps.” A ce jour, personne n'a poursuivi l'organisation de Toxic Tours, à son grand regret. “Ça me fait un peu mal au cœur parce que quand nous on bossait sur les Toxic Tours, on s'était toujours dit bon, la COP21 c'est le prétexte qui nous a mis en action mais il est hors de question de s'arrêter après la COP, c'est trop important”. Les Toxic Tours ont pourtant eu “pas mal de visibilité médiatique” (réseaux sociaux, presse) et de nombreuses personnes ont contacté le collectif pour évoquer leurs sources de pollution locales (incinérateur, radioactivité, métaux lourds, etc). “On s'était dit ah OK mais on a un programme pour les dix prochaines années quoi ! On s'était dit c'est super intéressant, on rencontrait plein de gens et tout et le problème c'est que après la COP on a pas réussi à retrouver la mobi, la motivation. On s'était dit, on était convaincues qu'il fallait continuer à le faire sauf que... Et ben le petit collectif qu'on était, tu vois on était très peu nombreux.” “On était même pas 10. Et donc on avait énormément de trucs à faire et c'était très prenant, prenant de temps, enfin bon bref. Après coup on n'a pas réussi à retrouver la motivation. Et la chose s'est délitée, et ce qu'on n'a pas réussi à faire c'est une transmission du truc. Personne n'a repris le cheval.”<sup>34</sup> Lindgaard met toutefois une nuance à cet échec de transmission, puisque l'organisation des JO en 2024, qui auront lieu en majeure partie en Seine-St-Denis, semblent avoir accru la vigilance des habitants sur la

---

<sup>34</sup> Extrait de l'entretien avec Jade Lindgaard, 27/03/18

transformation de leur territoires. Des balades sont ainsi organisées par le “comité de vigilance JO” vers les lieux de travaux et de rénovation qui vont être menés. De plus, l’action prend désormais une autre forme. Au moment de l’entretien, Lindgaard était en train de monter une plainte avec des parents d’élèves pour alerter sur “la surexposition des enfants de Seine-St-Denis à des problèmes à la pollution atmosphérique et dénoncer les problèmes de santé que ça entraîne” avec le soutien d’un chercheur de l’INSERM, spécialiste en santé environnementale.

Si Alternatiba et le collectif des Toxic Tours n’avaient pas les mêmes motivations, on retrouve tout de même une façon de faire assez similaire : aller à la rencontre des personnes mobilisées localement et rejoindre leurs luttes mais en y ajoutant (si ce n’est en y remplaçant) d’autres. Toutefois, Alternatiba et le collectif Lamaze ne semblent pas vraiment s’être “rencontrés” : l’association a pu trouver un territoire pour faire entendre ses revendications (mobilité douce et décroissance), le collectif a sans doute pu se faire entendre de manière plus forte. Dans le cas des Toxic Tours, une rencontre s’est opérée : les membres ont échangé des connaissances et des pratiques. Les personnes sont encore en lien actuellement. Toutefois, les Toxic Tours se sont délités, et au final, ont été surtout un moyen d’occuper la scène médiatique lors de la COP21 mais ne pouvaient pas perdurer au-delà puisque montés de toute pièce, et de surcroît par des personnes aux professions intellectuelles qui ne vivent pas dans les zones concernées par la lutte. Les personnes du collectif Lamaze elles, ont pu trouver une caisse de résonance à leur lutte, et élargir la portée de leurs revendications. Selon Lindgaard, à la suite de leur rencontre avec le collectif des Toxic Tours, elles se sont emparées de la question climatique.

Le fait que le collectif Lamaze milite pour l’enfouissement de l’autoroute avant tout pour des raisons de sécurité routière et non pas pour la pollution de l’air qu’elle génère nous a profondément marquées et nous a permis de faire le lien avec d’autres réflexions que nous partageons autour de la place de cet objet “pollution atmosphérique”. Quasiment systématiquement évoqué devant nous, il ne semble pourtant pas être au coeur des préoccupations des différents enquêtés que nous avons rencontrés en raison sans doute de la thématique de l’enquête/de la façon dont nous nous étions présentées.

#### 1.4 La place de la pollution atmosphérique dans les mobilisations.

Nous l'avons vu, la plupart des habitants que nous avons interrogés sont relativement indifférents à la question de la pollution atmosphérique et de ses effets, car d'autres nuisances semblent plus importantes.

Les collectifs revendiquant l'enfouissement de l'A1 ne se sont pas préoccupés de la pollution atmosphérique en premier lieu. Chronologiquement, c'est l'insécurité routière qui a inquiété, puis les autres nuisances générées par l'autoroute (notamment le bruit), puis la pollution, puis son impact sur la santé et enfin, l'impact sur l'environnement et le changement climatique qui en résulte. Même si la "pollution" revient très régulièrement parmi les discours de nos enquêtés, comme quelque chose qui doit être évidemment évoquée, personne ne semble très disert sur le sujet une fois qu'il est abordé. Le lieu commun "la pollution est nocive" ne débouche que très rarement sur des discussions pragmatiques. La plupart du temps, la question est balayée "On le sait, mais on ne peut rien faire", "De toute manière, il n'y a pas d'études dessus"<sup>35</sup>. Très peu de personnes semblent se poser la question de l'impact sur la santé des habitants. Le bruit et la fracture spatiale que génèrent les bretelles et l'autoroute, plus tangibles, sont beaucoup plus prégnants dans les discours des habitants, même ceux intégrés dans les collectifs de riverains. Les revendications semblent plutôt concerner la sécurité routière, ajouté à celles l'enfouissement de l'A1 (qui n'a pas l'air d'être d'actualité). L'une des membres actives du comité Lamaze nous déclare ainsi : "la RN1 c'est un axe extrêmement fréquenté mais très peu sécurisé pour les enfants, or on a, entre autres, ici le lycée Paul Eluard et là les cités Langevin, etc. On a une drôle de concentration d'écoles au même endroit, ils doivent traverser la RN1. C'est très dangereux. On a demandé un projet de sécurisation de cet axe-là avec des ralentisseurs de feux rouges.". De même, ce qui semble le plus faire souffrir les habitants de la ville, c'est le fait que l'autoroute "balafre", "fracture", "divise" en deux St-Denis. Le recouvrement d'une portion de l'autoroute en 1998 a été accueillie avec joie. Un enquêté, qui vit près du recouvrement, nous dit même qu'il ne se serait pas installé ici si cette portion n'avait pas été recouverte : "Il n'y avait plus de dialogue entre les deux côtés

---

<sup>35</sup>Ce qui est faux, nous avons trouvé plusieurs données relatives aux taux d'éléments polluants dans l'air à St-Denis. La plupart des enquêtés ignoraient qu'une station de Airparif mesurait le taux de pollution de l'air sur l'A1.

quoi, il y avait quelques petits trucs, quelques petits ponts quoi. Là maintenant on peut circuler sur les deux trottoirs, passer d'un côté à l'autre, rien à voir quoi.”

Si les personnes qui militent pour le recouvrement de l'autoroute le font aussi semble-t-il pour des raisons de lutte contre la pollution, beaucoup d'acteurs doutent du bien-fondé d'un tel projet. Plusieurs personnes argumentent : l'enfouissement de la portion de l'A1 en 1998 n'a en rien diminué les taux de pollution de l'air, puisque celui-ci s'échappe du tunnel sans être traité... La plupart des acteurs évoquent plutôt la possibilité d'une diminution du trafic routier, une taxe pour les poids lourds, un ralentissement de la circulation, ou encore un meilleur accès au transport en commun. Les comités pour l'enfouissement se sont toutefois emparés du sujet et proposent “un enfouissement avec retraitement des déchets [...] pour faire des ressources”.<sup>36</sup>

La question des impacts sur la santé est encore moins évoquée que la pollution atmosphérique en elle-même. Généralement, la plupart des personnes interrogés semblent connaître la dangerosité de la pollution au niveau sanitaire mais mette en avant le manque de recherches fiable à ce sujet. A ce propos, la question d'une “enquête” sur le sujet qui mettrait en évidence une potentielle corrélation entre les forts taux de pollution et la santé des habitants de St-Denis est régulièrement évoquée. “Il n'y 'a aucune étude” “Il n'y a pas d'enquête”<sup>37</sup>. Pourtant un rapport sur la santé environnementale à St-Denis réalisé en 2017 nous apprend que plusieurs actions ont été menées dans ce sens, notamment, “l'analyse de la qualité de l'air intérieur sur quelques logements (en partenariat avec le Laboratoire de Paris) et une étude sur la qualité de l'air dans l'école Joliot-Curie”<sup>38</sup>. Nous avons été ainsi interloquées par le fait que les personnes qui semblaient le plus concernées n'avaient pas elles-mêmes connaissance de l'existence de ces enquêtes et affirmaient qu'ils n'en avaient pas (alors qu'elles auraient pu simplement dire qu'elles ne savaient pas s'il en existait). Nous avons régulièrement entendu qu'une enquête était en cours sur le sujet, mais n'avons jamais eu de noms ou de références à ce propos (hormis dans le cas de Lindgaard, qui a donné le nom du chercheur avec qui elle monte la plainte).

---

<sup>36</sup> Flyer édité par le Collectif Lamaze en 2016

<sup>37</sup> Extraits d'entretiens réalisés le 06/03/2018

<sup>38</sup> Analyse en santé environnementale sur la ville de St-Denis, réalisé par Maxime Veaute, commandé par la ville de St-Denis, mars 2017

## 2. Influence réciproque entre mobilisations et politiques locales à différentes échelles institutionnelles.

### 2.1. Contexte urbain et évènements nationaux : positionnement des acteurs politiques

#### **Les JO 2024 (et l'exemple constamment convoqué du Stade de France)**

Saint-Denis sera un lieu important des Jeux olympiques et paralympiques en 2024, comme la ville l'avait été en 1998 pendant la Coupe du monde de football. Une piscine olympique sera construite à Saint-Denis pour accueillir les nageurs. Elle sera construite à proximité du Stade de France, auquel elle sera reliée par une passerelle. L'événement sportif fait espérer aux militants de Saint-Denis qu'ils obtiendront l'enfouissement de l'A1 sur le modèle de la couverture de l'autoroute en 1998. Une grande partie des revendications actuelles du collectif Lamaze se concentre sur l'obtention rapide de réponses des institutions<sup>39</sup> avec l'espoir que l'histoire se répétera et que les aménagements de Saint-Denis se feront également à leur avantage. Les travaux engagés en vue des JO24 représentent en eux-même une nuisance pour les habitants de Saint-Denis avec le bruit occasionné par les travaux, les routes fermées et les difficultés de circulation... La venue des JO est également génératrice de bruit et d'agitation pour les personnes vivant à Saint-Denis. Il y a dans les discours des militants associatifs et des élus de Saint-Denis, l'idée qu'à Saint-Denis la population accepte beaucoup de perturbations pour que de grands événements sportifs aient lieu et qu'en échange, on a le droit de profiter un peu des investissements.

Dans cette suite, La directrice de quartier sur le territoire Joliot Curie Lamaze Cosmonaute (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018):

« espère qu'à l'aune des jeux olympiques on puisse espérer avoir acté certains principes, pourquoi pas les travaux ».

---

<sup>39</sup> On entend ici l'institution au sens des institutions aux différentes échelles politiques municipales, territoriales et étatales! Etatique : "ensemble de règles organisant la société ou certaines de ces instances" *Dictionnaire d'économie et de sciences sociales, CD Ehaudemaison, Nathan, 1989*

Les demandes du comité concernant l'enfouissement n'ont pas reçu de réponse définitive de l'État, de la région ou de la ville. Le collectif Lamaze craint de laisser passer cette occasion d'obtenir un accord, un financement et le début des travaux. Ils ne savent pas s'ils obtiendront le début des travaux mais ont peur de laisser passer la chance de voir leurs revendications aboutir.

Une militante du collectif Lamaze (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018) cite: «On est allé voir nos élus de Plaine commune (...) on peut pas dire que ce soit totalement réglé malgré un accord de façade (...) on sait pas ce qu'on aura pour les JO, peut-être rien peut-être tout, enfin, on sait pas encore. On a décidé qu'on arrêterait pas.».

L'exemple du recouvrement de l'A1 en 1998 est sans cesse convoqué par les militants du collectif Lamaze, :«La couverture de l'autoroute sur la plaine a été obtenue de haute lutte grâce à l'arrivée du stade de France en 98. Nous on veut encore croire que ce sera les JO, même si on nous dit non non non ça sera pas les JO. Il y a pas assez de temps, (...) on n'a pas trouvé les financements. Et ben ils ont qu'à se bouger un peu plus nos élus » (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018).

Le collectif Lamaze cherche à accélérer les prises de décision et pousse les différents niveaux institutionnels à donner des réponses :«On va continuer à mettre le paquet et on sait par exemple qu'en Russie (...) [*les travaux pour les JO*] ça s'est fait en un temps record » (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018).

Cependant, les militants du collectif Lamaze se sentent quelque part “menés en bateau” par les institutions qui donnent leur accord et leur soutien sur le principe mais repoussent toujours les échéances : « On voudrait que nos élus de Saint-Denis poussent davantage au niveau de Plaine Commune, qui est une commune qui nous mène en bateau, nous ballade » (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018).

De la même manière, la Conférence de Paris de 2015 sur les changements climatiques (COP21) avait été investie par le collectif qui y avait vu un moyen de rendre visible ses revendications. Le collectif cherche de grands événements pour interpeller les politiques. L'objectif pour les militants de Saint-Denis est d'interpeller les différents échelons institutionnels ville, Grand Paris et État pour voir leurs demande avancer. Les événements sportifs internationaux et les conférences aux enjeux mondiaux sont privilégiés pour mettre en avant leur cause.



«On s'est dit chouette l'opportunité c'est les JO qui arrivent. Plaine Commune a pas du tout porté ce truc là dans le cadre des JO 2024. Et donc nous on veut que parallèlement (...) il y ait une interpellation forte de l'État. C'est pas les JO 2024 qui vont nous construire l'enfouissement de l'autoroute mais il faut que l'État soit obligé (...) pour mieux accueillir les athlètes qui vont en avoir plein les poumons eux aussi puisqu'ils sont tout autour de la porte de Paris. (...) On risque de rater l'échéance JO et dans ce cas là pour l'instant on n'a pas trop de perspective. (...) On veut mettre la pression maximum aux politiques auprès de l'état et de la région. » Une militante du collectif Lamaze (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018)

### **Le rôle des acteurs politiques (mairie, plaine commune, territoire, état)**

Nous avons vu que les revendications sur les nuisances autoroutières avaient été rendues visibles et audibles en 1998 grâce à la venue à Saint-Denis d'un événement sportif international de grande ampleur. Le maire de Saint-Denis de l'époque avait porté ce "combat" auprès des autorités nationales avec le soutien de comité de citoyens. Aujourd'hui la pollution de l'air et plus généralement les nuisances liées à l'autoroute représentent un enjeu politique important pour différents acteurs à différents niveaux. Les questions de pollution atmosphérique sont traitées à plusieurs niveaux institutionnels : la mairie de Saint-Denis, Plaine Commune, la région, l'État et l'Europe.

La mairie de Saint-Denis est le premier échelon. C'est l'interlocuteur le plus direct des habitants et de leurs représentants. C'est le rôle des directeurs de quartier « d'animer la vie sociale du quartier (...) d'animer un collectif de professionnels qui regroupe des acteurs associatifs, des commerçants, des travailleurs, des habitants des conseillers citoyens » selon la directrice du quartier Joliot-Curie/Lamaze/Cosmonaute (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018)<sup>40</sup>. La pollution est une préoccupation importante de cette directrice de quartier dont le territoire est traversé par plusieurs autoroutes et qui est un des sites les plus pollués de France. La mairie se place en intermédiaire entre habitants (dont la voix serait

---

<sup>40</sup> La ville de Saint-Denis est divisée en 7 quartiers ayant chacun une Démarche quartier. Cet espace existe pour informer sur les habitants de Saint Denis sur les projets et les actions de la ville, en débattre avec les élus, pouvoir faire des propositions et améliorer la vie du quartier. Des élus délégués à chaque quartier animent la démarche quartier avec un directeur de quartier chargé de la partie administrative. Des réunions publiques sont organisées, ainsi que des groupes de travail et des « moments conviviaux ». (Réunions de démarches quartier, <http://ville-saint-denis.fr/r%C3%A9unions-de-d%C3%A9marches-quartier>, consulté le 02/07/2018)

portée par les collectifs) et les plus hautes instances politiques. La directrice de quartier décrit la mairie comme ne pouvant pas intervenir directement sur la pollution et dont le rôle est principalement de soutenir le collectif sur les questions de pollution et cite « du coup forcément on travaille en étroite collaboration avec le comité consultatif Lamaze qui finalement a la mission de nous rappeler à l'ordre sur tout ce qui est nécessaire d'être fait et qui fait le lien aussi avec les habitants pour pouvoir s'assurer que la parole qu'ils portent est partagée avec les habitants, que les problématiques qui sont abordées soient un petit peu vulgarisées. Et finalement que ça puisse être porté collectivement et que le politique puisse s'en saisir également. » La directrice du quartier Joliot-Curie/Lamaze/Cosmonaute (entretien à la mairie de Saint Denis le 22/01/2018)

Un autre acteur institutionnel impliqué est Plaine Commune. Plaine Commune est une structure intercommunale française, créée en 2016 lors de la création de la métropole du Grand Paris et qui succède à la communauté d'agglomération du même nom et du même territoire créée en 2001. Plaine Commune est composée de neuf communes : Saint-Denis où se situe son siège, Aubervilliers, La Courneuve, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse. Plaine Commune n'a pas la responsabilité de la gestion des autoroutes. Un chargé de communication à la Direction de l'espace public et des déplacements de Plaine Commune explique que: «La pollution atmosphérique pour le coup Plaine Commune en propre a peu de moyens d'action et pas la compétence.». Cependant la pollution atmosphérique est un sujet de préoccupation important pour Plaine Commune. Plaine Commune est régulièrement interpellée par la mairie de Saint-Denis et le collectif Lamaze qui demandent des comptes. Plaine commune lance ou plutôt envisage de lancer des études d'insertion urbaine des autoroutes, tente de dialoguer avec la région et l'État. Plaine Commune a eu des contacts avec la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et l'Aménagement de l'Ile-de-France (DRIEA). Des rencontres autour de la question des autoroutes ont eu lieu entre directeur de Plaine Commune et le ministre des transports. Le problème de la qualité de l'air est régulièrement évoquée, mais Plaine Commune qui se dit impuissante face à l'État qui donne une réponse favorable sur le principe mais sans effet concret. « Sans portage de l'état on n'arrivera pas à faire quelque chose. (...) en espérant obtenir un accord de l'état assez rapidement, on recevait plutôt des bons signaux mais on se faisait balader. » (Chargé de communication à la Direction de l'espace public et des déplacements de Plaine Commune,

le 14/03/2018 dans son bureau à Plaine Commune ). Plaine Commune a pour projet de lancer une étude sur l'insertion urbaine des autoroutes depuis un an sans qu'il apparaisse clairement pourquoi l'étude n'a pas démarré. Les raisons invoquées sont le manque d'implication de l'État, un projet trop large difficile à cadrer, des demandes insistantes, pesantes et bloquantes du collectif Lamaze, un investissement que l'on imagine colossal et inenvisageable avec la réduction des budgets de l'État, des solutions potentielles très complexes techniquement. La crainte de mener une étude qui coûterait beaucoup à Plaine Commune et ne servirait en définitive à rien est aussi évoquée et mise en lien avec la réduction des budgets: « Elle est pas encore menée parce que quand on discute de ces questions là, on n'est pas d'accord avec les gens de Lamaze sur ce qu'on inscrit dans cette étude. (...) rien n'est impossible techniquement, je dis juste que ça suppose un investissement colossal qui devrait être porté par l'État. (...) depuis pratiquement un an, on est arrêté sur ces stratégies là et je pense qu'on n'y est pas revenu. (...) Mais aujourd'hui on n'a pas le feu vert ministériel ». (Chargé de communication à la Direction de l'espace public et des déplacements de Plaine Commune, le 14/03/2018 dans son bureau à Plaine Commune)

La région Ile-de-France est responsable des questions de la définition d'actions correctives sur l'environnement et de limitation des nuisances. La région donne des axes d'action et d'orientation aux départements en éditant des documents cadre, repris ensuite par les collectivités locales. La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et l'Aménagement de l'Ile-de-France est en charge des questions relatives aux autoroutes.

C'est l'État qui a la responsabilité de la gestion des autoroutes et qui traduit en droit français les directives européennes de limitation des polluants atmosphériques. La ville de Saint-Denis bat les records de pollution de l'air de l'Ile-de-France. Le seuil limite journalier de particules PM10 est dépassé un jour sur quatre selon Airparif, en charge de la surveillance de la qualité de l'air. Cette pollution est principalement liée au trafic routier. L'A1 concentre aux portes de Paris 200 000 véhicules par jour. Trois niveaux de réglementations s'appliquent à la qualité de l'air : européen, national et local. L'Europe a défini dans ses directives de 2004 et 2008 des seuils limite d'exposition aux principaux polluants atmosphériques. L'objectif de ces directives supranationales est d'améliorer la qualité de l'air ambiant afin d'éviter des effets nocifs sur la santé humaine et d'unifier les mesures et les seuils entre les états membres. Les directives européennes sont transposées

dans la réglementation française. Le Code de l'environnement définit les critères nationaux de qualité de l'air avec pour chaque polluant une valeur limite, des objectifs de qualité, des seuils de recommandation et d'information, un seuil d'alerte et un niveau critique.

Au niveau européen et national, la pollution de l'air fait donc l'objet de recommandations précises. Pourtant au niveau local, on n'observe pas de prise en compte efficace du problème. Malgré la pression médiatique sur ce sujet, peu de réponses semblent possibles au niveau local. Les actions de lutte contre la pollution restent périphériques sans jamais intervenir véritablement sur la pollution émise par les autoroutes qui traversent la ville de Saint Denis. Les différents acteurs politiques locaux laissent entendre que des mesures vont être prises pour résoudre le problème des émissions de polluants atmosphériques à proximité des habitations. Ils créent depuis une dizaine d'années des effets d'annonce qui ne sont pas suivis d'actions. Si Saint-Denis est un des sites les plus pollués de France, pourquoi ne trouve-t-on pas d'acteurs institutionnels qui s'emparent efficacement de la question? Pourquoi les personnes en charge des questions de pollution à Saint-Denis passent-ils par des angles détournés sans jamais apporter de réponse concrète au passage des autoroutes dans la ville?

## [2.2 Dilution/intégration institutionnelle des mobilisations autour de l'A1 et les oubliés](#)

Après avoir analysé les différents discours et actions politiques et militantes à plusieurs échelles, nous avons tenté de comprendre les liens qu'elles ont pu tisser entre elles. Cela nous a permis de délimiter un cadre d'action, de production de discours et d'orientation concernant la pollution atmosphérique autour de l'A1. Nous avons d'abord participé au conseil local de santé environnementale (CLSE) réunissant de nombreux acteurs politiques et citoyens. Nous avons également cherché à contacter des habitants vivant proche de l'A1 afin qu'ils partagent leur vécu. Nous avons été surpris de notre difficulté à nous mettre en contact avec des personnes n'ayant aucun engagement politique ou militant. Les différents entretiens et l'observation faite lors du CLSE nous ont permis de noter une variation forte de point de vue entre les personnes concernées directement par la pollution de l'A1 et les responsables politiques.

### **Une certaine forme d'implication citoyenne régulièrement sollicitée**

### 2.2.1. L'exemple du CLSE

Le 17 mars 2018, la ville de St-Denis a lancé son Conseil Local de Santé Environnementale. Cette journée, réunissant des habitants, des élus de la ville et de Plaine Commune, des associations ou encore des agences comme l'ARS (Agence Régionale de Santé), avait pour but de constituer le conseil et d'en définir les grands axes de travail prioritaires. Nous avons pu assister (et même participer à cette journée). Organisée par la cheffe de projets en santé publique élue à la Ville de St-Denis, la journée s'est ouverte sur le discours de quatre élus de la ville (mairie adjointe santé vie des quartiers, mairie adjoint climat air énergie, mairie adjointe écologie Agenda 21 agriculture urbaine mobilités doux résorption des fractures urbaines et des pollutions et mairie adjointe solidarités développement social). Nous relevons en particulier le fait que "Tout le monde doit être impliqué" et que "Ce conseil réunit des acteurs qui n'ont pas l'habitude de travailler ensemble.". Il est plusieurs fois mentionné que ce conseil est lancé en association avec Plaine Commune et le plan de l'ARS, le PRSE3 (Plan Régional Santé Environnement 3). Nous sommes ensuite invités à prendre place dans une autre salle et à se réunir en petits groupes pour former des ateliers de réflexion autour de la pollution et de la santé environnementale. Cet atelier est animé par l'institut Renaudot, "association qui vise à promouvoir les démarches communautaires en santé"<sup>41</sup>. Nous rencontrons aussi bien des élus que des éducateurs spécialisés en passant par des militants écologistes. Chaque groupe rend ensuite six post-it sur lesquels sont inscrits les sources de pollution les plus préoccupantes selon lui. Le trafic autoroutier et la pollution de l'air sont évoquées de manière très récurrente. Nous relevons aussi l'incivisme, les incivilités, la bétonisation, la pollution des sols, les îlots de chaleur urbain, la surconsommation, etc. Deux enquêtes nous sont ensuite présentées. La première, qui est en fait plutôt un sondage, a été réalisée par "un comité de citoyens" et a consisté à interroger des habitants dans la rue, principalement dans les quartiers Pleyel et centre-ville de St-Denis et surtout dans un parc, à l'occasion d'une fête de quartier. Deux questions ont été posées : "Y-a-t-il dans votre environnement des choses dont vous pensez qu'elles impactent positivement votre santé et votre bien-être ?" et "Y-a-t-il dans votre environnement des choses dont vous pensez qu'elles impactent

---

41

<http://www.institut-renaudot.fr/>

négalement votre santé et votre bien-être ?” déclinées sur quatre échelles (chez vous / dans votre immeuble / dans votre rue / dans votre quartier). Cent réponses ont été obtenues. La pollution, la saleté et le bruit sont les mots qui sont revenus les plus régulièrement en terme d’impact sur la santé et le bien-être. Les conditions de l’enquête et le manque de représentativité sont très vivement critiqués par les personnes qui assistent à la présentation. Le comité de citoyens qui a réalisé le sondage se défend en argumentant qu’il était très difficile d’avoir des réponses des habitants : “On devait violer les gens pour qu’ils nous répondent.”. Une femme dans l’assemblée fait remarquer qu’elle aurait bien aimé que ce sondage parvienne jusqu’à son quartier (elle vit dans la Cité Barbusse). Une autre enquête est ensuite présentée par la cheffe de projets, réalisé par “un stagiaire”. Celle-ci regroupe plusieurs travaux scientifiques et dresse un état des lieux de la santé environnementale à St-Denis bien fourni. Elle est pourtant également très critiquée, et le ton monte dans l’assemblée. Plusieurs personnes s’énervent. Une femme demande, d’un ton agressif, à la cheffe de projets :

“Et on peut l’avoir cette enquête ? On peut la trouver où ?!”

“Euh oui oui on vous la communiquera...”

“Ah oui ? Et comment ?”

“Vous pouvez nous envoyer un mail...”

“Oui, mais à qui ?!”

Une personne de l’assemblée finit par lui donner le mail de cheffe de projet.

Nous assistons ensuite à une intervention sur les perturbateurs endocriniens, puis nous allons manger un repas bio, servi sous forme de buffet. Tout le monde semble bien se connaître. Nous faisons le tour des associations et collectifs (dont le comité pour l’enfouissement de l’A1) qui présentent leurs actions dans une autre salle. Un exemplaire de la publication *Reporterre* est posé sur un stand. Un article attire notre attention. Intitulé “Le mouvement écolo ne reflète pas la diversité de la population”, il cite notamment Lindgaard.<sup>42</sup> “Il n’y a aucune raison que des gens viennent s’embêter à un meeting écolo si on ne parle pas de leurs problèmes. Pour “déblanchir” les mouvements écolos, il faut qu’ils s’intéressent aux violences policières, au racisme systémique et aux discriminations car les logiques d’oppression et de prédation de l’écosystème se rejoignent”. Si le terme de fracture a été plusieurs fois évoqué lors de notre atelier, aucune mention de violences policières ou de

---

<sup>42</sup> <https://reporterre.net/Le-mouvement-ecolo-ne-reflete-pas-la-diversite-de-la-population>, 16/10/17

racisme n'a été faite. Nous remarquons dans la salle la personne qui a demandé pourquoi le sondage n'avait pas eu lieu dans son quartier. C'est la seule femme qui porte un voile. Nous allons à sa rencontre pour présenter notre enquête. Elle nous explique que les personnes de son quartier (Cité Barbusse) n'osent pas venir à ce genre d'événement car il se tient dans l'Hôtel de ville. Selon elles, les personnes se méfient, elles ont peur que leur parole puisse se retourner contre elles. Nous lui demandons pourquoi elle, elle est venue. Elle nous explique qu'elle était auparavant au Conseil consultatif des citoyens étrangers de la Ville de Saint-Denis et que si maintenant, elle avait laissé sa place à d'autres, elle participait toujours à des événements de ce type. Elle nous conseille de nous adresser à des maisons de quartier, d'y déposer des annonces, en précisant bien que notre recherche est scolaire et que rien ne sera transmis à la Ville. Elle évoque les nuisances sonores causées par l'aéroport ainsi que les travaux de désamiantage qui ont lieu dans son immeuble, sans que les habitants aient été informés.

Nous remarquons d'ailleurs que la communication au sujet de cette journée semble avoir été assez restreinte : il n'y a pas d'affiches dans les rues par exemple. Il s'avère que les personnes qui sont là ont été invitées. Un enquêté nous dira même à ce propos : « Les invitations elles étaient ciblées on a pas invité tout le monde non plus. Par mail et un carton mais mes voisins n'en ont pas. Ils sont pas sur la liste (*rires*). J'en parlais avec l'adjointe à l'environnement. Elle me fait la même remarque que toi : « Il n'y a pas beaucoup de monde ». Je lui dis que c'est bien et c'est pas bien. Il faut bien qu'il y ait du monde pour un lancement mais si tu veux bien travailler aussi il faut pas qu'il y ait trop de monde quoi ».

Nous ne pouvons pas assister à la suite de la journée mais avons obtenu le compte rendu de l'après-midi. Les participants ont tenté de répondre à la question « Le CLSE : Comment le faire fonctionner et à quelles conditions peut-il réussir ? ». Les conditions retenues sont : des acteurs variés et représentatifs, des moyens suffisants, une bonne communication, des réalisations concrètes, une prise en compte par les décideurs, une articulation avec le conseil municipal.

Deux thématiques de travail prioritaires ont été élaborées :

- pour une ville réduisant les nuisances liées à la circulation automobile (qualité de l'air et bruit)
- pour une alimentation saine et accessible à tous

Des propositions, à mettre en place individuellement, en groupes de travail ou au sein du CLSE ont été rédigées. Concernant la circulation automobile, elles sont très diverses. Les propositions à titre individuel nous semblent très représentatives du mode de vie des personnes qui composaient ce conseil : développer le covoiturage et l'usage des transports en commun, le vélo, la marche à pieds, réduire les déplacements et faire du télétravail.

Il en est de même pour les propositions déclenchées dans le groupe de réflexion "Saletés et odeurs dans l'espace public". Entre autres : "opérations citoyennes de nettoyage, affichages pour le tri des déchets, sensibilisation à la propreté dans les écoles dès le primaire sous forme d'éducation populaire citoyenne, verbalisation des comportements incivils, accompagnement des vendeurs de rue pour une meilleure insertion, dispositifs de relogement pour les plus fragiles dans les quartiers en rénovation et développer le lien social (créer des lieux d'entraide, supermarché coopératif, éduquer sur la bienveillance et la confiance).

Lors de nos ethnographies, nous avons constaté que la majorité de l'affichage dans les espaces proches de l'autoroute était consacré à la publicité et aux messages incitant à "la civilité", c'est-à-dire à mettre ses déchets à la poubelle. Des messages sont inscrits sur les sacs poubelles "Ma ville, je l'♥, j'en prends soin" et dans les espaces publics "Si t'es propre, cité propre". Nous avons d'ailleurs relevé l'usage du tutoiement. De plus, ces espaces sont déjà équipés de gros containers et des poubelles sont présentes à chaque coin de rue. Les propositions de campagne de sensibilisation via l'affichage et l'augmentation du nombre et du volume de poubelles ne nous apparaissent ainsi que très peu pertinentes.

La création du CLSE nous est apparue comme un excellent exemple de l'intégration des luttes dans le monde institutionnel et de l'implication "citoyenne" qui est demandée en retour.

Nous nous rendons compte que les personnes élues sont très liées aux personnes membres des collectifs pour l'enfouissement de l'A1 et des associations liées à l'environnement en général. Cela nous est apparu de manière significative lorsque nous nous sommes rendues



au CLSE : tout le monde semblait se connaître, se saluait. Beaucoup de personnes nous ont regardé avec insistance et plusieurs personnes nous ont demandé qui nous étions. Nous nous sommes également rendues compte que les personnes les plus concernées par les problèmes de santé environnementale n'étaient que très peu représentées et entendues, voire pas du tout. Si la volonté de "diversité" est exprimée, les moyens de parvenir à cette diversité ne sont que très rarement évoqués. Les personnes présentes au CLSE étaient majoritairement blanches et semblaient issues de classes sociales moyennes ou élevées, au vu des échanges que nous avons eus avec elles (la plupart se sont présentées, notamment lors des ateliers).

Cela nous a poussées à nous interroger sur la place des habitants, et plus particulièrement de la catégorie souvent mentionnée de "citoyens", dans les délibérations politiques.

### 2.2.2. De l'organisation locale à l'effectivité politique

Afin de mieux comprendre les enjeux de l'enfouissement de l'autoroute et la production des discours afférents, il est intéressant d'analyser les liens entre les différents mouvements associatifs et militants et les représentants politiques. Lors des entretiens menés avec ces acteurs, nous avons pu constater que des rôles se superposent du fait de la double casquette de certains militants ou élus locaux. Cela contribue à créer une tension dans le discours institutionnel des acteurs politiques. De même les relations entre politiques et citoyens reflètent une certaine homogénéité raciale et sociale comme observé lors du CLSE. Dans quelle mesure cela influe-t-il sur la production du discours et d'actions autour de la pollution atmosphérique de l'A1 et où se situe "l'habitant" proche de l'A1 dans les discours et les actions?

### **Apparition et disparition des alliances entre collectif et représentants institutionnels à différentes échelles**

Des tensions émergent dans les dialogues entre les acteurs. Nous avons pu assister au théâtre des échanges entre Amandine, la directrice municipale du quartier Joliot - Curie -

Lamaze - Cosmonaute et Claudie, militante du collectif Lamaze lors d'un entretien principalement orienté vers les nuisances autour de l'A1.

Amandine évoque le rôle du "comité consultatif Lamaze", corrigée par Claudie qui précise bien que c'est un collectif et non un comité<sup>43</sup> regrettant plus tard que le collectif n'ait pas pu obtenir ce statut spécifique, qui représente "une plus grande reconnaissance officielle" et dont bénéficie le Comité Porte de Paris.

Ce premier échange montre d'abord l'importance des termes utilisés qui dessinent en toile de fond des rapports de pouvoirs aux frontières de l'Etat et des institutions politiques centrales.

Pour Amandine, le collectif et le quartier « travaille(nt) en étroite collaboration<sup>44</sup> », le collectif ayant la mission « de rappeler [les représentants politiques] à l'ordre » pour "faire le lien" avec les habitants en "vulgarisant les problématiques" et ainsi "créer une voix collective dont le politique puisse se saisir". Outre l'assignation du rôle du collectif dans l'institutionnalisation<sup>45</sup> du discours par la création "d'une voix" collective nécessaire à la légitimité politique, son point de vue montre un effet d'aller - retour émanant d'abord du politique pour créer une problématisation. Cela illustre les propos de Yorghos Remvikos, professeur en santé environnementale qui a ainsi conclu la journée de lancement du CLSE : "Le décideur public part de son intention, ce qu'il considère l'origine des problèmes, en considérant que ceci conduira aux résultats escomptés dans une logique qui intervient sur les facteurs de risque. Le citoyen part du constat, ce qu'il vit dans sa vie quotidienne ou qu'il voit dans son environnement et recherche des causes proximales, immédiates, dans une approche qui repose sur des réseaux causaux plus complexes, d'où l'intérêt d'utiliser les déterminants. Les deux visions ne se rencontrent pas." (Restitution de la journée de lancement du CLSE, 2018). On peut donc comprendre du point de vue de Amandine, le rôle des collectifs comme un médiateur entre les habitants et les décideurs politiques permettant de légitimer un discours ou une action politique par l'institutionnalisation des perceptions des habitants. Et comme un outil de vulgarisation d'un discours politique afin que les habitants puissent se l'approprier plus facilement et ainsi le rendre politiquement

---

<sup>43</sup> Ici, le collectif s'entend comme une organisation citoyenne indépendante et le comité est un organe consultatif rattaché à la Mairie de Saint Denis.

<sup>44</sup> Extraits de l'entretien réalisé le 22/01/2018

<sup>45</sup> "Processus par lequel des situations des pratiques, des relations entre acteurs sont progressivement organisées de façon stable selon des normes largement reconnues par le corps social ou les parties en présence" Dictionnaire d'Economie et Sciences sociales, Dir. CD. Echaudemaison, Nathan 1989

légitime. Le collectif devient alors un élément de communication essentiel dans la balance entre le pouvoir politique et ce que Marion Carrel nomme “contre-pouvoir délibératif” ou capacité de délibération entre habitants. (Carrel, 2006)

Dans ce sens, c’est une notion d’alliance qui est mise en avant par la représentante municipale dans un objectif de politisation. L’utilisation par les deux enquêtées du pronom personnel “on” vient renforcer cette volonté partagée de production d’un discours commun. On note également l’adoption d’un discours consensuel de la part de Amandine dans cette volonté d’inclusion politique du rôle de collectif-médiateur auprès des habitants : “C’est important de dire que sur ces questions [*d’aménagement de passages piétons aux abords de l’A1, le collectif Lamaze a*] pu être repéré comme un référent pour justement apporter des questionnements, porter une oreille à la parole des habitants et s’assurer qu’auprès des institutions, quand il y a des aménagements ils soient faits en concertation avec la population et le collectif. »

De son côté, Claudie exprime un manque de liens entre les différents acteurs à l’échelle des quartiers: ”Les liens sont un peu distendus entre élus de quartier, directrices de quartier, comités consultatifs qui doit se réunir régulièrement et produire des avis consultatifs annuels” ce qui fait émerger une différence de perception entre le rôle attendu par la directrice de quartier du collectif et l’effectivité de ce rôle par le collectif. Cela fait également ressortir les différentes échelles par lesquelles une préoccupation d’un quartier ou une volonté politique doit passer pour s’institutionnaliser en discours et / ou en action.

### **La double casquette des habitants enquêtés : un biais méthodologique ou l’invisibilisation d’une partie de la population?**

Ce processus d’institutionnalisation des préoccupations de quartier est apparu lors de notre terrain comme étant intimement lié aux profils des personnes enquêtées. En effet, nos recherches d’habitants des quartiers de l’A1 nous ont inévitablement orientées vers des habitants également impliqués dans les différents collectifs et ayant eu ou occupant actuellement un rôle politique auprès de la Mairie. Nous avons tenté d’obtenir des contacts d’habitants ne correspondant pas au profil déjà rencontré. Nous cherchions à nous mettre en

contact avec des personnes racisées, de classe sociale populaire et n'ayant aucun engagement politique ou militant ni ne faisant partie d'un collectif ou d'une organisation citoyenne et vivant aux abords de l'A1 à Saint Denis dans le but de déterminer leur perception générale de l'A1 et particulière, de la pollution de l'air. Nous avons eu des difficultés à trouver, certainement par manque de temps, les liens étant plus compliqués à tisser. Nous avons donc utilisé les contacts obtenus lors de nos recherches et constatons que tous les habitants enquêtés sont des militants de collectifs ou engagés politiquement dans un parti politique ou dans un comité municipal malgré notre demande clairement énoncée de rencontrer des personnes situées hors de ce champs. Les profils rencontrés sont majoritairement des personnes d'un même milieu militant, politisés, blancs et de catégorie socioprofessionnelle moyenne ou supérieure.

Claudie est une membre active et essentielle du collectif Lamaze. Elle est également la fille d'un ancien Maire de Saint-Denis. Elle nous confie par ailleurs qu'« un jour le maire de Saint-Denis de l'époque, il y a longtemps, est venu [lui] demander si [elle] accepterait de venir dans sa municipalité. Donc [elle s'est] retrouvée élue, [puis] maire adjointe à Saint Denis, conseillère départementale et en 2008 [elle a tout] tout arrêté, en 2004 [elle a] fini conseillère générale [et s'est] mise à la retraite.» Elle ajoute : “J'étais tranquille depuis un petit moment, en laissant la place à ceux qui prenaient la relève. J'avais moi aussi un petit bout du quartier. Ils sont venus me chercher les habitants du quartier en me disant il faut qu'on reprenne la question du quartier, de l'autoroute qui nous pollue la vie. » Claudie est donc devenue responsable d'un collectif indépendant et militant auprès de la Mairie tout en ayant elle même eu un passé de décideuse municipale et régionale. On comprend mieux la fluidité de son discours militant face à la responsable du quartier et sa capacité à la contredire et la corriger.

Fabien<sup>46</sup> vit à quelques mètres de la bretelle de l'autoroute A1 appelée Lamaze. Il est membre du collectif Lamaze et membre du comité consultatif de la Plaine Saint Denis, ancien membre d'EELV (Europe écologie les Verts) et actuel membre du parti communiste, parti du maire actuel.

Il affirme connaître certains de nos enquêtés par “affinités partisans”. Au delà de ces commentaires sur sa perception personnelle de la vie quotidienne à proximité de l'A1, son

---

<sup>46</sup>Le nom de cet enquêté a été anonymisé

champs lexical oscille tout au long de l'entretien entre l'institutionnel et le personnel. Il connaît parfaitement les mécanismes démocratiques et l'organisation politique à plusieurs échelles (locales de quartier, municipales, territoriales) et affirme qu'il existe un réel engagement des citoyens dans la vie municipale grâce au système de consultation. "C'est pas qu'une consultation libre, c'est vraiment. On t'écoute vraiment. Quand la mairie vient faire une réunion ils viennent quand même ici avec l'administration de la mairie dans le quartier avec l' élu. Ton directeur de quartier même s'il est à la mairie tu peux lui écrire, tu peux l'appeler si tu veux."

Il montre ainsi, en comparaison avec des expériences politiques personnelles mises en échec dans d'autres villes, qu'il cautionne la manière de fonctionner de la municipalité et la considère comme plus démocratique qu'en d'autres lieux. Cependant, lorsqu'est abordée la question plus précise de l'effectivité des demandes du collectif Lamaze concernant l'enfouissement de la bretelle d'autoroute, Fabien remet en question l'efficacité du fonctionnement institutionnel. Il met en perspective la création d'un échelon politique supplémentaire incarné par le conseil des territoires "Partout. A tous les échelons. On a un réel soutien de la mairie, de ce qui était la communauté d'agglomération qui maintenant s'appelle conseil des territoires." Mais en ce qui concerne l'enfouissement de la bretelle, "c'est un peu plus tangent. On a un réel soutien mais dans les faits ça avance pas très vite. Mais bon, a été créé un comité consultatif pour l'enfouissement de l'A1 en septembre mais la réunion de rentrée s'est toujours pas faite. On pensait vraiment que la mairie et plaine commune allaient nous soutenir là dedans et c'est pas ce qu'ils ont fait. Je sais pas exactement pourquoi. C'est dans les secrets des alcôves. La mairie n'a pas du tout insisté.. J'trouve ça dommage parce qu'ils ont pas pensé aux habitants là. Ils ont pensé qu'à leur quelques centaines d'électeurs".

De même, au niveau du quartier, il remet en doute l'efficacité de la représentativité des citoyens auprès de la mairie : "il y a toute une organisation par rapport à cette administration et au sommet de l'administration il y a le directeur de quartier, qui a des gens qui travaillent encore sous lui. Il y a des gens. Après c'est des gens qu'on voit rarement dans le quartier hein. Le directeur de quartier il a son bureau à la mairie. Y compris le directeur de quartier de la porte de la chapelle. J'avoue que c'est un peu nébuleux pour moi ce truc des directeurs des quartier. On les voit dans les réunions de manière assez épisodique, ils

nous tiennent au courant mais sauf qu'on est toujours au courant deux trois jours avant. Et pourtant moi je suis dans les p'tis papiers de.... Je retire (rire)... je suis connu comme un militant par la mairie. Donc on m'envoie des infos. Alors je sais qu'il y a plein de gens à qui on n'envoie pas des infos. Et malgré tout, des infos j'en reçois jamais vraiment en avance donc faut être dispo le jour de la réunion. Si t'es pas dispo parce que tu bosses (en ce moment je bosse plutôt du matin, mais avant je bossais le soir, je suis aide soignant à domicile et j'avais un poste en soir) ben j'étais vachement moins dispo en soir donc pour un peu que ça tombait un soir ou je bossais ben je pouvais pas venir aux réunions. Et y'avait une réunion. Voilà. Et c'est une réunion tous les 4 ou 6 mois."

Le discours de Fabien révèle une ambiguïté qui réside dans une certaine "vision délibérative" décrite par qualité ? Marion Carrel décrit une vision selon laquelle chaque citoyen doit pouvoir exercer sa fonction de surveillance, de vigilance et de contrôle envers la chose publique. C'est une forme de contre-pouvoir différent d'une conception agonistique qui prendrait la forme de croisades juridiques, de mouvements sociaux et de groupes d'intérêt tels que les syndicats ou les partis politiques". Il existerait "une tension entre le rejet de la délégation de la parole et le désir que les citoyens pèsent sur les décisions, ce qui passe nécessairement par une forme d'organisation collective". Les superpositions successives d'échelles renvoient à la notion de scalabilité développée par Anna Tsing : elle "élimine la diversité tapie entre les lignes, celle-là même qui pourrait bouleverser l'ordre des choses" (Tsing, p.78). On retrouve cette superposition qui crée une tension et une certaine confusion dans la communication et finalement une incompréhension de la part du militant, engagé politique convaincu et habitant que représente Fabien.

Il conclut finalement en expliquant l'échec de l'effectivité démocratique par la spécificité d'une politique communiste portée par la mairie. "C'est un peu le travers des mairies communistes, elles ont toujours envie de tout faire... dans tous les quartiers il y a une présence de la mairie" et le clientélisme "Ya 110 000 habitants à Saint Denis. Le PC avait fait un calcul, il y avait environ 5000 personnes qui ont voté pour le maire. Donc son électorat c'est 5000 personnes."

On retrouve donc à la fois des discours distincts voir contradictoires entre sa vision de la démocratie et son adhésion politique et l'effectivité du système de représentations qui semble se diluer à divers échelles. On distingue dans son témoignage une tension interne

entre ses positions de militant, d'adhérent à un parti politique et le constat qu'il dresse d'un point de vue citoyen et habitant d'un quartier concerné par les nuisances de l'A1.

Cette même ambiguïté se retrouve sous une forme différente dans le discours de Patrick, élu municipal pour qui "être élu c'est une forme d'engagement militant". Il explique par la suite qu'il participe aux réunions du conseil municipal et répond à des demandes personnelles d'habitants de quartier dont il n'a pas officiellement la responsabilité. Il ajoute cependant que cette démarche sort de l'espace dont il est responsable. Il explique alors qu'il répond aux demandes locales mais que "la plupart non", "Mais c'est parce que pour (lui) c'est un engagement militant. Il y a une professionnalisation des élus qui fait qu'on a un peu trop tendance pour certains, dans certains cas, dans toute tendance politique d'ailleurs, à mener des carrières."

Il alterne entre le "je" qui l'engage personnellement comme militant et le "nous" qui le place comme faisant parti d'un projet politique institutionnel. Il marque une frontière directe entre son engagement personnel et son rôle de représentant politique comme conseiller municipal. Pour lui "c'est un engagement militant. Le jour où ça s'arrêtera [*il fera*] autre chose (...) franchement rien à battre".<sup>47</sup>

On peut percevoir dans ses propos tranchés la balance entre "résignation" et "rage" (Carrel, 2006, p.38) si le "déficit démocratique" dû à un changement d'échelle tel que celui du Grand Paris venait à se "creuser" plus largement, sa décision semble prise de s'écarter de son rôle de représentant politique pour se consacrer à son engagement militant.

Son ressenti de l'action du collectif Lamaze semble diverger de celui de Amandine. "Ah oui, je soutiens, je participe quand ils font... Quand ils ont fait des manifestations, des initiatives pour enfouir l'échangeur. (...) c'est quand même une fois par an surtout qu'ils sont mobilisés au moment de leur fête [de l'enfouissement de l'A1], c'est pas non plus... Après il peut y avoir des sujets qui reviennent au conseil municipal, qui ont à voir avec l'aménagement du quartier, donc ça peut revenir à ce moment-là, mais moi je suis plutôt sur La plaine St-Denis. Avec l'autoroute A1, puisque vous en parliez, elle est à côté de chez nous, on l'a chez nous en fait."

On explique cette divergence de point de vue par une organisation segmentée des quartiers. Patrick pose une frontière entre le quartier Lamaze et La Plaine Saint Denis qui sont

---

<sup>47</sup> Extrait de l'entretien du 22/01/2018

pourtant concernés par les mêmes problématiques liées à la présence de l'A1. Il a cependant une vision générale de la question de la pollution atmosphérique liée à l'A1 : "C'est pas qu'elle a l'air [problématique], c'est qu'elle l'est. Tout le monde sait qu'elle l'est. Le problème c'est que je suis pas sûr qu'on soit tous au même niveau pour les solutions et la prise en compte. C'est-à-dire qu'il y a quand même beaucoup d'affichage sur ces questions là."

Cette question d'affichage, récurrente dans notre réflexion est mise en contradiction avec les actions concrètes des habitants engagés ou politisés.

La présence de l'A1 apparaît comme un levier de mise en œuvre de multiples actions non liées à la question de la pollution atmosphérique ou des conséquences sur la santé de la population. Fabien m'indique plusieurs initiatives de quartier telles que la Dionyversité, une tentative d'université autogérée. Il me propose ensuite de l'accompagner devant une épicerie également autogérée par les habitants afin de me montrer les actions militantes du quartier. Nous sortons totalement de la préoccupation liée à la pollution atmosphérique. Les réponses de Fabien montrent une capacité à mettre en place des initiatives locales et indépendantes, non institutionnelles. Mais dans quelle mesure les populations de classe sociale basse vivant proche de l'autoroute sont-elles incluses dans ces initiatives? Où se situent-elles dans les discours et les actions liées à la pollution atmosphérique?

### 2.2.3. Les "oubliés" de l'implication

Lors de nos observations, nous avons relevé des processus d'invisibilisation d'une partie de la population directement concernée par les problèmes de pollution liés à l'autoroute. D'abord lors de l'ethnographie menée dans un quartier qui nous a semblé être placé "en orbite" de la ville car isolé et collé à l'autoroute, puis durant le CLSE, enfin, à travers les discours de nos différents enquêtés.

Nous nommons les "invisibles" les personnes racisées et de classe sociale basse. Ces invisibles sont ceux qui apparaissent le moins dans les discours institutionnels, politiques et militants à toutes les échelles. Nous avons identifiés deux grands axes permettant de penser ces invisibles de l'autoroute. D'abord la construction de l'autoroute a laissé une forte empreinte dans le paysage urbain, une fragmentation du territoire permettant ainsi la



création d'un espace de l'entre-soi" (Nicourt et Girault, 1997). Ce paysage urbain met en visibilité un processus de disparités entre les classes sociales.

### **L'empreinte de l'autoroute A1.**

*"Il y a des mondes qui sont à côté sans se côtoyer."<sup>48</sup> "Ici c'est un village où l'on compte sur nous même, d'ailleurs peu de gens votent ici. Même s'il y a le tramway on se sentent toujours isolés et on vas rarement vers Paris."<sup>49</sup>*

Lors d'une ethnographie effectuée le long de l'A1 au départ de la Porte de Paris en janvier 2018, nous relevons l'état d'isolement d'un quartier favorisant fortement le développement de l'espace de "l'entre-soi" définie par Nicourt et Girault comme la réponse d'une population investissant plutôt l'espace de l'intime plutôt que l'espace public et ses nuisances.

Le quartier observé montre une évolution des habitats en fonction des périodes offrant un véritable "patchwork historique" entre des maisons bourgeoises datant du 19ème siècle qui n'ont visiblement pas été entretenues, des bâtiments "bouygues" ou nouvelles constructions des années 2000 ultra sécurisées (grilles aux fenêtres, plusieurs codes d'entrée) et des bâtiments HLM des années 1970. Ces trois époques démontrent l'impact de l'arrivée de l'autoroute sur l'habitat et l'évolution de ses habitants.

Cette remarque constitue un point de départ qui met en exergue plusieurs points. D'abord, il existe une relégation de classe et de race dans l'espace public. La majorité des personnes que nous croisons dans cet espace confiné sont racisées. Nous avons appris l'existence de collectifs spécifiquement dédiés aux personnes racisées et de classe sociale basse. Ces collectifs n'ont que très peu d'impact du fait de leur relégation sociale. Comme le décrit Patrick<sup>50</sup>, les habitants de ces quartiers très pollués n'ont pas le choix : "Y'a un collectif qui s'appelle Gai Logis, c'est vraiment le bout. C'est une très vieille cité HLM, y'a des gens leurs fenêtres donnent sur l'espèce de mur de l'autoroute là, donc ils se bouffent le bruit là, les odeurs, l'autre côté ils sont un peu moins... Un peu moins gênés par le bruit mais enfin, les

---

<sup>48</sup> Extrait de l'entretien du 06/03/2018

<sup>49</sup> Extrait de l'entretien du 10/03/2018

<sup>50</sup> Le nom de l'enquêté a été anonymisé

gens ils restent quoi. De toute façon ils n'ont pas trop le choix. Et ça je pense que ça a été construit avant l'autoroute." Une autre organisation s'est constituée rassemblant des personnes "étrangères", n'ayant pas la nationalité française. C'est au travers de l'intervention d'une de ses participantes lors du CLSE que s'est fait ressentir la relégation sociale des invisibles.

### **Disqualification du discours**

Lors du CLSE, nous avons vu que la population présente était relativement homogène. Nous avons été marquées par l'intervention d'une personne, une femme maghrébine voilée. Elle remettait en question la manière dont le comité à procéder pour influencer le type de participants et les résultats de l'enquête dans le choix des enquêtés au sujet des nuisances à Saint Denis. Sa parole a été immédiatement remise en doute de manière assez brutale, non pas dans son contenu mais plutôt sur la forme. L'une des rapporteure.s a utilisé un ton agressif sans argument de fond pour disqualifier sa question qui pourtant nous a paru pertinente. Elle remettait en question le choix du lieu de l'enquête, qui s'est déroulé uniquement dans le parc principale de la ville lors d'une fête des fleurs, non représentatif de la vision qu'ont les habitants de quartier. La réaction d'une des dirigeante du comité qui a mis un point final à ses questions, met en exergue la faiblesse de la communication existante entre institutionnels et personnes invisibles. C'est plutôt contradictoire quant on sait que les affiches de sensibilisation aux déchets se répandent dans les quartiers, sans aborder la pollution atmosphérique mais les comportements individuels.

D'autre part, le choix des personnes concernées s'effectue à la racine des mouvements politiques ou militants comme nous l'explique Mehmed<sup>51</sup> : "j'ai reçu mon invitation au CLSE mais pas mon voisin. Mais en même temps, on ne peut pas être trop pour pouvoir prendre des décisions" excluant d'emblée un éventail de la population"<sup>52</sup>

Pour Fabien c'est une stratégie politique. Il affirme que les personnes qui ont voté pour le maire ne sont certainement pas des personnes étrangères, racisées ou de classe sociale basse car ces dernières ne s'emparent pas de l'outil politique : " Tu peux pas réfléchir de manière

---

<sup>51</sup> Le nom de cet enquêté a été anonymisé

<sup>52</sup>Extraits de l'entretien du 20/03/2018

sociologique sans parler de la psychologie individuelle. Pourquoi un maghrébin qui est là depuis 30 ans sa parole serait amoindrie par rapport à moi qui est là depuis 10 ans ? C'est juste que moi je me permets de l'ouvrir. Alors que le maghrébin qui a un petit français, qui a peur de faire des fautes de français en parlant, moi aussi j'en fait mais ça me gêne moins que lui". Cette différence de représentativité politique influe fortement sur les destinataires des actions politiques qui vise un électorat minoritaire. D'après Fabien seules 5000 personnes ont voté pour l'actuel maire communiste sur 44000 inscrits et 100 000 habitants.

Face aux questions des représentations politique au sujet des préoccupations sur les nuisances dans les quartiers proches de l'autoroute, il y a une orientation de la relégation sociale qui produit un espace de "l'entre soi".

Zeina, une enquêtée habitant dans une cité proche de l'A1 d'origine algérienne et vivant en HLM parlait d'un manque d'activité et d'animation. La question de la sécurité, de la gestion des déchets est centrale dans un discours de résignation quant aux attentes de changement "c'est pas animé, personne ne fait rien ici, il n'y a pas de distraction et des jeunes dealers amènent la peur ici. Ils squattent en bas et attendent toute la journée. J'ai pourtant envoyé un mail à la mairie, mais rien n'y fait". Elle montre ici que malgré la forte présence institutionnelle lui permettant de s'adresser directement au directeur de quartier, il n'existe aucune solution à ses problèmes et ses demandes restent sans réponse. "Je me demande ce qui est fait dans la ville, je ne suis pas au courant de rien pour l'asthme. J'aimerais participer à des réunions à la mairie, mais on nous envoie pas de mails"

Concernant les actions politiques contre les nuisances, nous sommes surprises du décalage entre la campagne d'affichage visant à sensibiliser les habitants au ramassage des déchets et ce que nous explique Zeina<sup>53</sup> : "Avant des intervenants de nettoyage venaient, maintenant plus rien, y a des poubelles partout." que nous mettons en lien avec le transfert de cette responsabilité vers une échelle institutionnelle plus éloignée: le territoire de Plaine Commune. La question de la sécurité et des déchets étaient apparues comme centrale lors du CLSE. Ces questions prenaient la forme d'une stigmatisation par l'apparition brute et sans réflexion de ces nuisances, participant à la stigmatisation des principaux intéressés, absents du débat.

---

<sup>53</sup> Le nom de l'enquêtée a été anonymisé.

Ces deux axes de relégation dans l'espace, la race et la classe montrent que les problèmes des populations invisibles "ne peuvent pas être thématiques publiquement soit parce qu'ils paraissent incompréhensibles, soit parce qu'ils sont appréhendés selon une vision unilatérale, sans que des arguments alternatifs soient disponibles dans l'espace public. Il en est ainsi des assertions de type culturalistes "les habitants des cités sont dangereux" ou "les chômeurs ne veulent pas travailler". La catégorisation de problème sociaux complexes s'avère biaisée dès lors qu'une partie des protagonistes ne prend pas la parole ou, si elle le fait, voit sa parole disqualifiée au motif qu'elle ne respecte pas les règles de la parole critique en public (Carrel, 2006)<sup>54</sup>.

Les oubliés de l'autoroute subissent donc une réelle invisibilisation par les pouvoirs publics à différentes échelles **et** les collectifs **et** les organisations militantes. La question de la pollution atmosphérique, pourtant apparue comme axe central dans les débats publics, nos entretiens et ethnographies ne peut être saisie dans le discours des oubliés et n'apparaît pas concrètement comme une préoccupation majeure dans l'espace urbain. Carrel explique "qu'en l'absence de contre-pouvoir solide, le danger est en effet que les mécanismes de domination et de récupération se reproduisent. Là où le contre pouvoir est faible, "les règles de la délibération ont tendance à favoriser des intérêts établis, déjà organisés ou fortement concentrés. Ce phénomène peut s'incarner dans la limitation de questions ouvertes à la délibération, la restriction du nombre de participants ou encore la réduction du rôle du groupe participatif à un simple rôle consultatif. (Carrel, 2006, p.47)

Nous avons observé un processus d'institutionnalisation des mobilisations et des discours où les rôles des différents acteurs se confondent et permettent la dilution de la question de la pollution atmosphérique liée à l'A1. Cette confusion des rôles entraînent **l'invisibilisation** des personnes les plus vulnérables à cette nuisance et participe à la disqualification de leur discours et de toute possibilité de mobilisation malgré des tentatives d'organisation, non **visibles** dans les réunions publiques municipales et parmi les collectifs les plus actifs.

---

<sup>54</sup> Marion Carrel, 2006 Politisation et publicisation, les effets fragiles de la délibération en milieu populaire. *Politix*, Vol 19, n°75-2006. p33-51

## Conclusion

### **Les non-effets des politiques et des mobilisations locales**

Nous voulions mener une enquête ethnographique sur les effets de la pollution atmosphérique sur la santé des personnes vivant proche d'une autoroute à Saint Denis. Durant l'enquête nous nous sommes aperçues que le point de tension majeur résidait non pas dans les problèmes de santé mais dans le rôle et la place que pouvait prendre la présence de l'autoroute dans la production de discours et d'actions publiques. Nous nous sommes donc intéressées aux acteurs institutionnels et militants. C'est également la difficulté à nous mettre en lien avec des habitants qui nous a orientée vers les matériaux les plus accessibles.

Au delà d'un enjeu de santé publique, la présence de l'autoroute A1 à Saint Denis semble représenter un levier de production de discours et de mobilisation sur plusieurs échelles. On constate une forte récurrence de l'objet pollution atmosphérique à la fois dans les discours des personnes enquêtées que dans les volontés institutionnelles (CLSE, affichage etc...).

Nous constatons d'une part que l'objet apparaît et disparaît en fonction des événements (COP21, JO 2024) et dans des contextes de grand travaux (Grand Paris) ce qui lui donne une visibilité en pointillés depuis plusieurs décennies (Intervention A. Archimbaud, sénat, 2015). Par ailleurs, la situation historiquement stratégique de l'A1 lui confère un ancrage à la fois commerciale et politique non seulement à l'échelle nationale mais également à l'échelle européenne (circulation des marchandises et connexions avec des capitales européennes). On peut dès lors considérer que les préoccupations sur l'impact de la pollution atmosphérique liée à l'A1 sur les habitants se trouvent face à des enjeux qui les dépassent.

D'autre part, les personnes investies pour l'enfouissement d'une partie de l'autoroute ou présentes lors des réunions de quartier ou municipales proviennent de classes sociales moyenne et supérieure, sont en majorité blanches et ont pour la plupart un lien avec les pouvoirs locaux et territoriaux (Mairie, Plaine Commune) ou sont affiliés à un parti politique (ELLV, Parti Communiste). Les habitants situés au plus proche de l'A1 et le plus susceptibles de subir les nuisances atmosphériques ne prennent pas la parole en public et

sont exclues du débat politique à toutes les échelles. Cela participe à la disqualification de leur discours, à une forme de résignation et représente un frein à toute volonté d'action.

Finalement, on assiste à la dilution de l'impact de la pollution atmosphérique de l'autoroute sur la santé malgré les témoignages probants de plusieurs de nos enquêtés concernant des décès liés à l'asthme ou de cas de familles asthmatiques, mais ne faisant pas le lien avec la proximité de l'autoroute. Cette dilution s'effectue soit dans des préoccupations sur d'autres nuisances (bruit, sécurité, propreté..), soit dans des préoccupations ne concernant qu'une minorité de personnes qui se servent de la présence de l'autoroute comme levier de mobilisation très différent (épicerie solidaire, végétalisation, université autonome).

Il serait intéressant d'approfondir cette enquête par la recherche de données à deux échelles que nous n'avons pas pu bien exploitées en précisant d'une part les perceptions des habitants les moins représentés, racisés et de classe sociale basse vivant aux abords de l'A1 et non présents dans les débats publics et militants, et d'autre part à un niveau national afin de mieux mettre en contradiction les enjeux politiques dont dépend la question de la pollution atmosphérique et leur non-effet sur des populations invisibilisées.

## **Bibliographie**

### - Articles Scientifiques

ARCHIMBAUD Aline, 2015, Projet d'enfouissement d'une portion de l'autoroute 1 à Saint Denis, Question au Sénat, <https://www.senat.fr/questions/base/2015/qSEQ15121330S.html> consulté le 11/12/2017

CALOEN, Francis, CORNUEL Didier. « Caractéristiques hédoniques et changement environnemental : la couverture de l'autoroute A1 », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. octobre, no. 4, 2003, pp. 597-621.

CARREL Marion, 2006, Politisation et publicisation : les effets fragiles de la délibération en milieu populaire *Politix* 2006/3 (n° 75), p. 33-51.

DEBARGE Marcel, 1998, Analyse de la pollution automobile en Seine Saint Denis, Sénat, <https://www.senat.fr/questions/base/1998/qSEQ980709577.html> consulté le 11/12/2017

FABRUEL GUILLAUME, 2008, Les inégalités environnementales comme inégalités de moyens des habitants et des acteurs territoriaux, *Espace populations sociétés*, 2008/1 | 2008,

pp 111-126.

NICOURT Christian et GIRAULT Jean Max, 1997, Environnement et relégation sociale, l'exemple de la ville de Saint-Denis du début du x1xe siècle à nos jours, Nature et sciences sociales, vol 5.4, pp 23-33

SANDER Agnès, 1999, Quand les réseaux oublient les territoires : la gare Stade de France du RER D et la couverture de l'autoroute A1 dans la Plaine Saint-Denis. In: Flux, n°38, 1999. pp. 69-71.

WANNASS Majid, 2017, Saint Denis souffre de la pollution de l'air liée au trafic, EELV, <https://idf.eelv.fr/pollution-air-saint-denis/> consulté le 20/01/2018

- Ouvrages

HACHE Emilie, Reclaim, Cambourakis, Coll. Sorcières, 2016

HOFRICHTER Richard, Reclaiming the Environmental Debate: The Politics of Health in a Toxic Culture, MIT Press, 2000.

JAFFE Rivke, Concrete Jungles: Urban Pollution and the Politics of Difference in the Caribbean, Oxford University Press, 2016

TSING Anna, Le champignon de la fin du monde, Paris, La Découverte, 2017

- Documents divers

Mairie de Saint Denis, 2018, "Restitution de la journée de lancement du CLSE", 17 mars 2018

- Articles de presse

« L'A1 dans 50 ans : le retour de la Voie royale entre Paris et Saint-Denis ? », Le Parisien, le 6 mai 2015.

<http://www.leparisien.fr/saint-denis-93200/l-a1-dans-50-ans-le-retour-de-la-voie-royale-entre-paris-et-saint-denis-06-05-2015-4750415.php>. consulté le 01/02/2018

« Saint-Denis : ils habitent la zone la plus polluée d'Ile-de-France », Le Parisien, le 2 novembre 2015

<http://www.leparisien.fr/saint-denis-93200/saint-denis-ces-habitants-se-battent-contre-la-pollution-de-l-autoroute-a1-02-11-2015-5240843.php>