

UN PONT, C'EST UN INVESTISSEMENT POUR 50 ANS. NE NOUS TROMPONS PAS DE SIECLE !

Au sortir de leur état de bourgades rurales, nos villes de deuxième couronne sont nées autour du chemin de fer puis elles ont explosé autour de l'automobile. Seulement 45 ans après les Trente Glorieuses, nos villes s'asphyxient et nous commençons tout juste à en payer le prix. Sommes-nous convaincus que nos vies continueront à tourner autour de l'automobile individuelle dans 50 ans ? S'il faut investir autant, investissons dans des projets adaptés pour préparer les mobilités de demain.

CAHIER D'ACTEUR

Territoires en Liens

Collectif Nord-Est Essonne en Transition

*Nous contacter : contact@territoiresenliens.org
Association loi 1901 créée le 14 mars 2013
Siège social : Maison des associations 91 210 DRAVEIL
Identification R.N.A. : W91200736
Siren : 795 346 600 | Siret : 795 346 600 00013*

LE FLEUVE LIEN ENTRE LES TERRITOIRES

Depuis 2012, **Territoires en Liens** créé ou redynamise les liens entre citoyens sur les territoires du Val d'Yerres Val de Seine et les communes environnantes avec l'émergence du collectif Nord-Est Essonne en Transition pour un mieux-être de chacun et le respect de notre environnement.

L'association est fédératrice de projets dans les domaines de l'**écologie**, l'**alimentation**, l'**éducation**, les **transports**, l'énergie, l'**économie locale**, et tout ce qui a trait au développement de la transition dans nos villes. Les acteurs de terrain gardent leur pleine autonomie dans la conception et la gestion de leurs initiatives. Tous les 4^{ème} dimanches du mois de septembre, sur la base régionale de loisirs de Port aux Cerises, elle coordonne une quarantaine de structures autour de la Fête des Possibles où les pôles Mobilité et Environnement sont très actifs.

« Le fleuve est un élément de lien indéniable entre les membres du collectif CNEET de Corbeil-Essonnes à Villeneuve, de Soisy-sur-Seine à Yerres. La Seine n'est pas vécue comme une rupture mais comme un catalyseur sur lequel nous pouvons nous appuyer pour développer des mobilités plus douces et respectueuses pour notre Environnement et de notre Santé. »

Membre du **réseau des Villes et Territoires en transition**, l'association se revendique de la démarche du Pacte de la Transition Citoyenne qui comprend aujourd'hui une trentaine de mesures pour que les villes puissent faire face aux changements qui vont nous bouleverser.

UN PROJET CONTRAIRE AUX POLITIQUES REGIONALES

LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ILE DE FRANCE | PDUIF 2020

Accessibilité | FAQ

Un site Île de France mobilité

pdu Île-de-France

Plan de déplacements urbains Île-de-France

Accéder à l'espace membre

Accueil > Le PDUIF

Le PDUIF

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières. Il fixe le cadre de la politique de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France. Il définit, à l'horizon 2020, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens.

Le PDUIF est constitué de trois documents.

Le document principal qui précise les enjeux, les objectifs et le plan d'actions à mettre en œuvre sur la période 2010-2020.

LES ACTIONS

- Le PDUIF : c'est quoi ?
- L'élaboration du PDUIF
- Les acteurs du PDUIF

LA MISE EN ŒUVRE DU PDUIF

FEUILLE DE ROUTE 2017-2020

Plan de déplacements urbains d'Île-de-France

Approuvé par la délibération du conseil régional n°CR 36-14 du 19 juin 2014

Une nouvelle infrastructure routière doit être compatible avec le PDUIF

Un **plan de déplacements urbains** est un document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du **Code des transports** qui détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Le **PDUIF** doit être compatible avec le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Énergie d'Île de France (**SRCAE**) et le Schéma Directeur de la Région Île de France (**SDRIF 2030**). De même les plans locaux devront être rendus compatibles avec ses documents supra-communaux. Le SDRIF 2030 approuvé par décret en Conseil d'État, le 27 décembre 2013, inscrit en lieu et place de ce franchissement de la Seine une passerelle qui doit se faire entre les deux gares RER C d'Athis Mons et RER D Vigneux sur Seine pour faciliter la modalité avec des liaisons douces :

« Le franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine sera réservé aux circulations douces et aux transports collectifs. Par ailleurs, la requalification de la RN6 en boulevard urbain, et la perspective de sa déviation, constituent un projet important pour l'amélioration de la qualité de desserte et de vie de ce territoire. L'utilisation de la Seine comme axe de transport de voyageurs (Vogues) contribuera à renforcer le lien à Paris. »

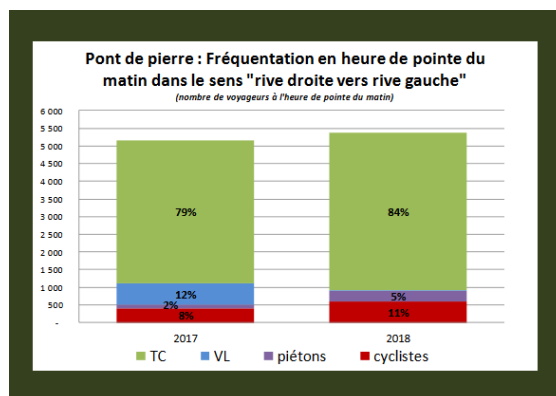
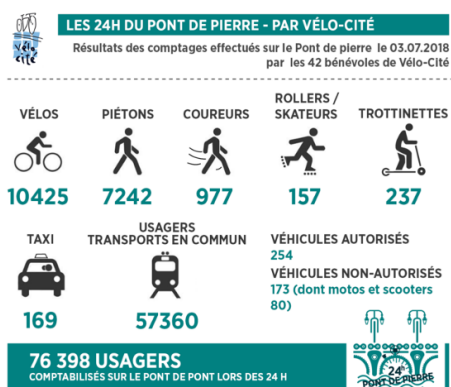
En outre, le projet routier initial le long de la voie de chemin de fer était un projet d'intérêt général (PIG) devenu caduc, la commune d'Athis-Mons supprima cet emplacement réservé en 2012, la commune de Vigneux sur Seine en 2016 pour abandon par l'Etat et le conseil général de l'Essonne :

« Le Plan Local d'Urbanisme a dans son plan de zonage un emplacement réservé au titre de la déviation routière A6/N6 destiné à l'Etat. Il s'agissait d'un projet routier programmé depuis les années 60 pour relier l'autoroute A6 à la Nationale 6 en passant par le sud d'Orly, et qui nécessitait la réalisation d'un ouvrage au-dessus de la Seine. Ce projet n'est plus d'actualité depuis de nombreuses années. La Préfecture de l'Essonne a confirmé par courrier en date du 7 novembre 2012 que les arrêtés prescrivant l'intérêt général de ce projet sont devenus caducs. Par ailleurs, le Conseil Général de l'Essonne qui a repris la compétence voirie sur une partie du tracé de cet emplacement réservé n'a plus usage de cette emprise, au regard de la réalisation de la déviation sud de l'Aéroport d'Orly. »

Si cette liaison inscrite au SDRIF 2030 est devenue une passerelle entre les deux gares pour favoriser les transports en commun et les liaisons douces, c'est parce qu'elle est compatible avec le Plan Climat Air Energie de la région et qu'elle relève des défis inscrits au PDUIF. Cette liaison devrait être mise en œuvre pour 2030. Pour permettre de mieux comprendre la stratégie et les enjeux, l'exemple concret du viaduc routier Léon Blum réservé aux transports en commun et vélos, situé à Poitier (Coût du projet 28 millions d'euros HT) :

« Le projet répond à l'évolution des besoins en transports publics et renouvelle sans bouleversement le paysage de la vallée et la mémoire de la passerelle des Rocs. Dès le départ, il s'agit donc d'éviter l'apparence d'un ouvrage routier, tout en intégrant des logiques de génie civil réalistes au regard des contraintes techniques. Ainsi s'installe une dentelle structurelle, un ensemble d'éléments hiérarchisés qui s'accordent aux besoins structurels, mais tout autant, créent une structure ouverte et aérienne, naturellement inscrite dans la ville. »

Autre exemple de réussite « Le **Pont de pierre**, l'un des emblèmes de Bordeaux, est aussi désormais un emblème de sa cyclabilité, de la reconquête de l'espace public. C'est très probablement la chaussée la plus empruntée par les cyclistes en France, devant l'axe Neudorf <>centre-ville à Strasbourg. »



Le collectif « Un pont Pour Tous » présent sur le pont de la première Armée Française relié avec le Grand Pôle Intermodal de Juvisy demande que cette portion soit rendu cyclable pour permettre l'expansion de cette mobilité qui est encouragé par tous les schémas. De nombreuses personnes utilisent ce moyen de transport pour se rendre sur leur lieu travail. Le parcours actuel pour se rendre à Paris est de 1h, il pourrait être réduit à 30 minutes avec des pistes aménagées. L'écomobilité, c'est aussi pour les entreprises, les plombiers à vélo existent bien.

« Dans un contexte d'augmentation des déplacements des Franciliens de 7 % en lien avec le développement urbain de la région Île-de-France, c'est une baisse de 2 % des déplacements individuels motorisés qu'il faut atteindre et un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs. » Source PDUIF

Pourquoi ne pas mettre en place cette expérience auprès des usagers afin de comprendre vers quoi nous allons avec un nouveau franchissement de la Seine ? :

« Je teste 7 jours sans ma voiture »

Cette expérience fut menée sur le secteur du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse¹. Elle a permis aux usagers de se rendre compte qu'utiliser un autre mode de transports que la voiture individuelle était possible pour le trajet Domicile – Travail. **Par ailleurs, nous savons qu'un certain nombre d'automobilistes travaillant sur Paris ou sur le plateau d'Orly-Rungis aimeraient pouvoir utiliser d'autres moyens de transports mais l'accès aux autres mobilités est difficile de part leur non effectivité sur le territoire. L'expertise doit pouvoir s'exécuter sur une grande échelle et prendre en compte toutes les données.**

Où en sommes nous avec la feuille de route 2017 – 2020 ?

Le PDUIF décline une stratégie en 9 défis², où en sommes-nous avec le défi n°9 :

« Faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements » ?

Cette infrastructure si elle doit être permise pour la voiture individuelle ne pourra pas respecter les stratégies engagées au niveau régional. De même, l'accès aux poids lourds s'il n'est pas nécessaire pour les structures telles que ADP ou HAROPA n'a pas lieu de faire partie du projet.

Le franchissement de la Seine permettra-t-il de répondre aux huit autres défis ?

Défi 1 Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

Défi 2 Rendre les transports collectifs plus attractifs

Défi 3 Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements

Défi 4 Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo

Défi 5 Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés

Défi 6 Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements

Défi 7 Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train

Défi 8 Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF

Défi 9 Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Le PDUIF porte sur la période 2010-2020
→ Bilan à mi-parcours réalisé à fin 2015

¹ « L'ecomobilité dans le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse » : <http://www.srae-idf.fr/spip.php?article27>

² Feuille de route 2017 2020 <https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2017/10/N612-pduif.pdf>

UN PROJET CONTRAIRE AU PACTE DE LA TRANSITION CITOYENNE

LE FRANCHISSEMENT DE LA SEINE COMME ELEMENT DE LA TRANSITION

Qu'est ce que le Pacte pour la Transition?

Le Pacte pour la Transition vise à proposer **32 mesures concrètes**³ pour construire des communes plus **écologiques**, plus **solidaires** et plus **démocratiques**, en vue des élections municipales de 2020. Ces mesures ont été rédigées par 48 organisations et associations partenaires et une large consultation citoyenne d'octobre 2018 à mars 2019.



Quels principes directeurs ?

Intégrer des critères environnementaux et sociaux décisifs dans les **arbitrages sur les projets locaux** pour répondre à l'**urgence climatique et sociale** tout en prenant en compte les impacts sur le long terme y compris dans l'organisation de la commune et ses groupements.

Un projet d'infrastructure routière incompatible avec quelles mesures du Pacte?

[#08. Préserver et développer les trames vertes \(couvert végétal\), bleues \(cycles de l'eau\), brunes \(sol\) et noires \(éclairage\) pour redonner sa place au vivant sur le territoire.](#)

Le projet présenté par le département de part son importance impacte des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques sur la rive droite et sur la rive gauche. Ces réservoirs à mettre en connexion pour permettre à la faune petite et grande de pouvoir circuler librement sont plus que nécessaires dans un secteur très contraint par l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols. Il est donc inutile et inopportun de détruire ses espaces vitaux.

[#13. « Contribuer à la fin des projets et infrastructures qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre et font reculer la biodiversité »](#)

³ Les 32 mesures du Pacte de la Transition <https://www.pacte-transition.org/>

Comment peut-on réduire les émissions de gaz à effet de serre en permettant l'augmentation du trafic des véhicules unipersonnels et en créant des embouteillages sur d'autres portions de route ? Si ce franchissement devient une nouvelle opportunité de reprendre sa voiture parce que les transports en commun ne sont pas efficaces, est-ce que c'est l'objectif recherché ? Non, cela ne doit pas l'être, il ne faut pas le permettre.

[#14. « Renforcer l'offre, l'accès et l'attractivité de transports en commun sur le territoire. »](#)

[#15 « Donner la priorité aux mobilités vertes \(marche, vélo\) dans l'espace public. »](#)

[#16. Limiter la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville.](#)

[#23. Assurer un accès et un aménagement de l'espace public non discriminant, assurant l'usage de tous et toutes, y compris des personnes les plus vulnérables.](#)

Cela doit être la priorité sur notre territoire, réhabiliter, renforcer les RER, construire et prolonger les Tram afin d'établir des connexions intermodales, développer les transports collectifs en sites propres, mettre en place les pistes cyclables utilitaires et les parcours piétons avec un mobilier interconnecté pour faire pause. Tout ceci contribuant à préserver notre santé mentale et physique. Apprendre à travailler autrement et permettre d'habiter un logement décent sans devoir faire des kilomètres inutiles entre son travail, les services publics et son domicile :

[#17. Développer une logistique urbaine du transport des marchandises adaptée aux caractéristiques de la commune.](#)

[#24. Garantir l'accès à un logement abordable et décent pour toutes et tous.](#)

[#25. Proposer gratuitement des lieux d'accompagnement au numérique avec une assistance humaine à destination de toutes et tous.](#)

[#26. Créer des dispositifs publics de premier accueil, à dimension humaine et en lien avec les acteurs associatifs, où pourraient se rendre librement les personnes étrangères à leur arrivée sur le territoire, quel que soit leur statut.](#)

[#27. Favoriser l'inclusion des personnes les plus éloignées du monde du travail avec une politique locale de l'emploi tournée vers la transition écologique du territoire et à dimension sociale.](#)

[#31. Mettre à disposition des initiatives associatives et citoyennes du territoire, les espaces et ressources pour favoriser leur collaboration, le lien social et le développement de tiers-lieux \(espaces d'expérimentation, de partage, de co-gouvernance, etc.\) largement ouverts à l'ensemble des habitants.](#)

Ainsi les interconnexions quelles qu'elles soient, corridors écologiques pour la biodiversité, passerelles architecturales ou numériques pour les humains sont nécessaires. Nous devons donc réfléchir aux développements des mobilités alternatives sans compter sur les avancées technologiques sur les voitures. Ces technologies qui consisteront à rendre des véhicules unipersonnels moins polluants ou encore intelligents ne seront pas accessibles pour tous. La transition n'est pas évidente, ne la rendons pas plus difficile en créant des infrastructures qui seront obsolètes dans 30 ans et multiplions les autres projets utiles qui favoriseront l'intégration, l'inclusion et la diversité pour tous.