



CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION «RUE DE L'AVENIR» AU DEBAT PUBLIC SUR LES TRANSPORTS EN ILE DE FRANCE

« Rue de l'Avenir » est une association généraliste qui prend en compte tous les modes de déplacements et plus particulièrement les modes doux : la marche, le vélo, le roller. Les modes doux, en effet, sont non motorisés et donc respectueux de l'environnement.

C'est un lieu de réflexions et de propositions en matière d'urbanisme et de déplacements, basé sur le fait que la ville doit se définir comme un lieu d'échanges et de convivialité. Cette vocation se trouve contrariée par la trop grande place accordée à la voiture particulière. C'est pourquoi les transports collectifs sont un des volets de ses actions.

- *La rue n'est pas une route*
Il est nécessaire de promouvoir une logique urbaine au lieu d'une logique routière qui s'applique aux secteurs qui ne sont pas habités,
- *Une ville plus belle est une ville plus sûre*
On doit favoriser la qualité des espaces publics pour améliorer la sécurité et le confort des usagers les plus vulnérables, personnes à mobilité réduite, piétons, cyclistes,
- *La rue un espace à vivre ensemble*
Il s'agit d'apaiser la vie urbaine en modérant la vitesse en ville, en limitant l'usage de la voiture et son occupation excessive du domaine public et en développant une offre alternative, transports collectifs, modes doux.

Cette démarche s'inscrit dans l'objectif de contribuer à **une ville plus équitable**, productrice de **cohésion sociale**. L'association Rue de l'Avenir a été créée en 1987 avec des représentants d'associations d'usagers, piétons et cyclistes, de parents d'élèves du GART et du CERTU. Elle mène de nombreuses actions :

- *Des actions de participation,*
 - o au niveau local avec les collectivités territoriales,
 - o au niveau national, notamment dans le cadre de la démarche « **Code de la Rue** » qui a contribué à l'évolution du Code de la Route,
 - o au niveau international en participant au « **Réseau Rues** » qui regroupe des associations francophones.
- *Des actions d'aide et de promotion,*
 - o organisation d'un concours, « **La rue, on partage** », ouvert aux associations locales de jeunes et d'adultes,
 - o soutien aux comités de quartiers et aux associations locales de parents d'élèves pour concrétiser leurs projets d'aménagement,
- *Des actions d'information,*
rencontres et journées d'étude destinées à diffuser les mesures prises par les décrets qui mettent en place le « Code de la Rue » et à promouvoir la limitation de la vitesse en ville à 30 km/heure (« **Ville à 30, ville à vivre** » à Montreuil, à Arles, à Dijon ...).



LE PROJET « GRAND PARIS » : UN VRAI SUJET, UNE MAUVAISE QUESTION, UN FAUX DEBAT.

Un des objectifs de l'association « Rue de l'Avenir » consiste à promouvoir un partage plus équilibré de l'espace public en faveur des modes de déplacement doux et des usagers vulnérables. A ce titre, l'offre de transport fait partie des préoccupations de l'association, notamment en raison de la complémentarité entre marche et transports collectifs.

QUELS BESOINS ?

La consultation des citoyens sur un projet qui peut avoir un impact très important sur les modes de vie des habitants de l'Île de France arrive en fin du processus de conception, au moment où le choix des moyens du transport du futur est déjà fait et n'appelle pas de remise en question. Le débat sur l'opportunité d'un nouveau dispositif est escamoté : quels besoins, quels objectifs, quels outils, quelle organisation spatiale de l'agglomération ?

Ces questions auraient pu trouver certaines réponses dans les options d'un schéma directeur. Le débat sur le système de transport est lancé en l'absence d'un tel schéma approuvé et le projet de SDRIF actuellement bloqué ne comportait pas de tracé de ce type.

Sans recherche de consensus sur les objectifs, le débat sur les outils n'a pas lieu d'être.

QUELS IMPACTS SUR L'ORGANISATION DE L'ESPACE FRANCILIEN ?

L'observation de la démographie et du trafic routier montre qu'une quatrième couronne d'urbanisation est en train de se former à l'extérieur des limites de l'Île de France. Il est donc clair que les coûts fonciers et immobiliers, pratiqués à l'intérieur du bassin, ne sont plus accessibles pour une partie de la population qui s'installe toujours plus loin des pôles d'emploi.

La création d'une ceinture de transport et la construction de nouveaux centres urbains autour des gares vont renforcer ce mouvement de fuite centrifuge de la population, en augmentant les valeurs foncières d'un secteur dont les coûts sont déjà dissuasifs pour certaines catégories sociales.

Le système proposé est de nature à renforcer la ségrégation sociale et spatiale qui marque l'Île de France.

QUELS EFFETS SUR L'ETALEMENT URBAIN ?

La création d'une zone d'urbanisation circulaire là où l'occupation du sol est plus lâche va entraîner le remplissage des quelques secteurs qui constituaient des respirations dans le tissu. En l'absence de documents d'urbanisme à l'échelle de la région, l'urbanisation risque de se répandre en tache d'huile : l'ensemble du sol sera progressivement utilisé par une urbanisation homogène qui rejoindra la quatrième couronne en formation et la renforcera.

La tache agglomérée ainsi constituée et l'apport de population qu'elle accueillera augmenteront la disproportion déjà extrêmement forte entre les 12 millions d'habitants d'une mégapole et les 60 millions d'habitants d'un pays dont cette agglomération est la seule grande ville. Dans tous les cas, un projet de transport situé dans une zone faiblement urbanisée entraîne une augmentation de la consommation de sol naturel ou peu construit.

Le projet implique un risque fort d'urbanisation anarchique et de renforcement de l'étalement urbain sur une surface qui s'étend au-delà de l'Île de France.

QUELS REPORTS DE MODES ?

Le tracé traverse de vastes zones pavillonnaires. On sait que les habitants de ces secteurs se serviront de la nouvelle offre de transport à condition d'une part, que la fréquence soit cadencée et rapide, et d'autre part, que la distance entre le domicile et la gare puisse être parcourue en 5 à 10 minutes au maximum. Il y aura très peu de ménages bénéficiaires du nouveau transport. La conception du réseau le spécialise vers les relations de pôle d'affaires à pôle d'affaires et ignore la population.

Le besoin actuel concerne les liaisons de banlieue à banlieue pour les habitants, avec une desserte fine. Il serait logique de commencer par offrir une rocade de transports aux habitants actuels, qui l'attendent, et de situer son tracé dans des secteurs où il y a une demande existante et non pas potentielle.

Il y aura donc très peu d'effets sur le bilan général de l'accessibilité et peu de report modal. A l'inverse, on peut envisager un renforcement de la congestion des secteurs centraux, due à l'augmentation de population captive, une augmentation des distances de pôle à pôle et des temps de trajet domicile / travail.

QUE FAIRE ?

L'évolution de l'offre de transport en Île-de-France doit prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement et concerner l'ensemble du territoire. A cette fin, elle doit s'inscrire dans la dynamique et la gouvernance du plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France.

En milieu urbain, cette offre doit contribuer à développer le maillage du réseau de transport existant et non à mettre en place des lignes isolées. L'interaction de ce maillage avec les maillages des trames vertes et bleues est stratégique pour qualifier cette offre.

Les stations ne généreront des centralités urbaines qu'en suivant les prescriptions premières du code de l'urbanisme : diversité des fonctions, diversité de l'habitat, diversité sociale, etc. et en préservant la priorité de la marche sur les autres modes de déplacements.

En l'absence de questionnements et de réponses, à la hauteur des enjeux et des investissements, il convient de mettre en place un processus de démocratie délibérative effective. Processus susceptible de faire évoluer les comportements, de rendre plus pertinentes les décisions prises, d'enrichir les projets et d'en améliorer la robustesse et l'acceptabilité ; avec l'espoir certes d'en revenir à plus de « simplicité volontaire ».