



Création d'un franchissement de la Seine

Concertation préalable du 15 mai au 5 juillet 2019

Athis-Pont Non!

Athis-Pont NON – Cahier d'Acteur

L'association **Athis-Pont Non** est créée au début du mois d'avril 2017 par des habitants d'Athis-Mons, pour les Athégiennes et les Athégiens mais aussi pour les habitant-e-s des communes impactées par le projet de franchissement de Seine. **Athis-Pont Non** se mobilise contre ce projet, ses statuts stipulent les raisons de sa création :

- La préservation de la qualité de vie et la défense de l'environnement des zones susceptibles d'être impactées par le projet de pont ou toutes autres structures reliant la rive droite et la rive gauche de la Seine au niveau de la ville d'Athis-Mons (91), projet issu du plan « anti-bouchon et pour changer la route » initié par la Région île de France.
- La recherche et la diffusion d'informations au sujet du dit projet.
- D'engager toutes actions susceptibles d'agir dans l'intérêt de l'association.

Régie par un Conseil d'Administration de 5 membres, l'association s'inscrit dans une démarche participative qui a pour but l'appropriation du projet par les citoyens et acteurs locaux.

ÉDITO

Née il y a à 2 ans à la demande des citoyens et des athégiens en particulier, l'association ATHIS Pont Non s'oppose fermement à tout franchissement routier de la Seine sur notre territoire.

Nous formulons des vœux de santé (sans gaz d'échappement), de fluidité (avec des mobilités modernes), de bon sens (le territoire d'Athis-Mons souffre déjà de sursaturations), de clairvoyance (avec des politiques qui tiennent compte des vrais besoins de la population), de cohérence (avec la préservation de notre environnement), de respect (avec la protection de la biodiversité), de vérité (que les projets soient collectivement utiles).

Nous nous investissons pour permettre de soutenir la qualité de vie face aux intérêts partisans et individuels. Notre combat contre le projet de viaduc routier repose également sur des contributions et des alternatives sérieuses, réfléchies et respectueuses pour les Essonnais. Notre cahier formule ici un certain nombre de pistes.

Forts d'un travail d'écoute sur le terrain depuis 2 années de part et d'autre des deux rives de la Seine, d'analyses et d'échanges avec les citoyens, le tissu associatif et tous les Élus, nous nous opposons à un projet de franchissement routier de la Seine, solution obsolète au regard des nouvelles mobilités et enjeux environnementaux et pour la santé de tous les essonnais.

Par ailleurs, nous estimons que le plan « anti bouchons et pour changer la route » de la région IDF, dans lequel s'inscrit pleinement le département de l'Essonne, pourrait notamment aboutir à l'abandon de projets de transports en commun en raison notamment des coûts financiers disproportionnés que le franchissement de Seine engendrerait.

Nous considérons également que c'est aux Élus d'aujourd'hui d'imaginer les mobilités de demain et certainement pas - par facilité ? - de mettre en avant des solutions anachroniques que les citoyens rejettent en bloc.

Enfin, nous saluons pour autant la concertation publique qui a été souhaitée par le département; cette concertation, sous l'égide de la CNDP, permet l'expression publique, celle des citoyens qui, dans leur quotidien, dans leur projet de vie, demandent au département d'être disruptif et entendre qu'un projet quel qu'il soit, pour qu'il réussisse, doit être accepté par tous. Seuls quelques Élus soutiennent ce projet dangereux pour les deux rives de la Seine contre des essonnais qui s'y opposent fermement.

Athis-Pont NON est et sera extrêmement vigilant pour défendre les intérêts des citoyens. Non au pont routier !

Les membres du bureau de l'association

Les 4 prérequis du projet de franchissement de la Seine

Lors de l'Assemblée départementale du 4 février 2019, le Département de l'Essonne a défini quatre prérequis auxquels le projet de liaison devra répondre :

1 - Un ouvrage utile et efficace, mais est-ce réellement utile et efficace de passer à proximité de 2 gares RER (Vigneux sur Seine et Athis- Mons) sans en amont avoir pensé à bénéficier de leurs connexions ?

Réel pied de nez envers les mobilités collectives ce projet, tel que présenté, vient se connecter directement à des réseaux déjà saturés - N7, N20, A6, A10, A86. (Voir annexe 5) Nous doutons de l'efficacité de ce projet qui pourrait ne faire que déplacer le problème, l'augmenter rive gauche et pourrait créer un appel d'air pour toutes les circulations routières. En effet plusieurs études démontrent que la prise en compte du trafic induit (*annexe 1*) est un enjeu important dans les études de trafic, notamment pour anticiper l'impact d'une nouvelle infrastructure.

2 - Une forte performance environnementale, mais un projet accueillant du routier est-il performant écologiquement ? Les chiffres annoncent 15 000 véhicules/jour (+ du trafic induit), à une époque où les pics de pollution en région parisienne sont de plus en plus fréquents et apparaissent de plus en plus tôt dans l'année.

De plus, sur presque 100% de sa longueur ce projet traverse uniquement des zones boisées et arborées classées Zones Naturelles aux PLU des 2 communes impactées (*annexe 2*), sites classés et protégés dont plus de 4 000 m² au Jardin Paul Jovet, dédiés à la botanique, espèces et végétaux rares.



Photo ci-dessus : Jardin Paul Jovet à Athis-Mons, situé sur le tracé du projet

D'ici la fin du siècle, Météo France projette une augmentation de la température moyenne annuelle de 1°C à 4°C et 10 à 25 jours de canicule (*voir rapport JOUZEL 2014 de Météo France*) et des villes comme Paris revégétalisent et remplacent des surfaces asphaltées par des matériaux innovants, perméables et adaptés aux fortes chaleurs. (Programme Oasis Annexe 3).

Enfin, comment visuellement voir intégrer à l'environnement un projet qui traverserait 2 voies ferrées, un bois, la Seine et terminerait sa course sur un coteau haut d'une cinquantaine de mètres ?

3 - Un investissement raisonnable mais on sait qu'un projet, dès son commencement, n'est pas calibré à hauteur de ce qu'il coûte réellement. Contrairement aux deux ponts de Villeneuve Saint Georges et Juvisy ce projet de franchissement doit absorber un dénivelé d'une cinquantaine de mètres et se terminer par un tunnel situé sur des terres identifiées en glissement de terrain où prédominent des argiles sableuses, des limons argilo/sableux et calcareux et présentant parfois des lits tourbeux. (*Voir L'analyse de l'état initial de l'environnement – PLU Athis-Mons 2018*)

De plus le maître d'œuvre ne cesse, à l'occasion de la concertation en cours, de répéter que le projet présenté est loin de ce à quoi il pourrait ressembler in fine et qu'il pourrait être complètement différent à l'arrivée, donc comment peut-il affirmer aujourd'hui que le coût sera raisonnable et ne dépassera pas les 90/120 M€ ?

4 - Une exigence d'innovation, mais est-ce innovant en 2019 de privilégier le véhicule individuel alors que les nouvelles mobilités explosent, surtout dans notre Région qui est un territoire pilote dans ce cadre. Ce sera d'autant plus vrai quand ce projet aboutira, d'ici une douzaine d'années.

A l'occasion d'un sondage commandé par les Départements du Val de Marne et de l'Essonne dans le cadre de ce projet de franchissement, on lit que 86% des sondés souhaitent un franchissement routier de la Seine, en opposition on peut lire que 90% des sondés veulent le prolongement de la ligne 18 (qui arrivera à Orly et pourrait, selon certaines études, être prolongée et passer par Villeneuve le Roi puis Villeneuve Saint Georges) et que 87% ressentent déjà la pollution automobile dans leurs villes, ne serait-ce pas innovant de proposer dès maintenant des études permettant ce prolongement, de se positionner aujourd'hui sur des transports en commun lourds et à haut niveau de service ?

Les alternatives

Athis-Pont NON ne s'oppose pas à l'idée qu'il est nécessaire pour les habitant-e-s de franchir la Seine. Il faut notamment donner la possibilité aux habitant-e-s de la rive droite de relier facilement les pôles économiques d'Orly et de Saclay. Dans le meilleur des cas ce projet ne verrait le jour que d'ici une douzaine d'années environ, beaucoup plus s'il y a des recours, n'est-il pas possible d'être plus efficace en choisissant d'autres options ?

Il existe d'ores et déjà d'autres solutions, des solutions moins polluantes, plus innovantes, plus rapides à mettre en œuvre et moins coûteuses..... Proposer des solutions alternatives au « routier » aurait dû être la première préoccupation du département, quelles sont-elles ?

- L'autopartage
- L'amélioration des réseaux routiers existants
- Des combinaisons parking relais / transports
- Un téléphérique (*Cf. Projet de téléphérique entre Villeneuve Saint Georges et Créteil - 4,5 km de lignes aériennes qui permettraient de relier les 2 villes en 17 minutes, 132 millions d'€, 1 200 personnes par heure et 10.000 personnes / jour environ*)
- Le vélopartage
- Les transports en commun :
 - o Bus en site propre et à haut niveau de service
 - o Prolongement vers Draveil du tramway T7 qui arrivera à Juvisy
 - o Prolongement vers Villeneuve le Roi puis Villeneuve Saint Georges de la ligne 18 qui arrivera à Orly
- Circulations douces
- Développement du covoiturage
- Etude de la gratuité dans les transports pour certaines populations (si cette hypothèse est compliquée à mettre en œuvre dans les grandes métropoles, n'est-il pas possible réfléchir à une tarification plus adaptée pour inciter de potentiels usagers à prendre les transports, et futurs transports en commun ?
- Les navettes autonomes
- ...

S'il est évident que les progrès de la technologie feront que les véhicules de demain seront moins polluants il est également évident qu'à l'arrivée de ce pont les modes de déplacements de chacun-e et l'approche du véhicule individuel ne seront plus les mêmes. En plus des solutions proposées ci-dessus de nouvelles pratiques sociétales, telles que le télétravail ou le coworking, verront le jour et/ou auront évolué.

Toutes ces solutions, mises bout à bout, feront que les réseaux routiers existants (et optimisés ?) seront moins saturés, ainsi les professionnels de la route circuleront mieux.

Vers un franchissement dédié au fret routier...

Sur le Schéma Directeur de la Région Île de France, on constate que des pastilles de « secteur d'urbanisation conditionnelle » existent encore rive droite à hauteur de 100 hectares, sur les bords de Seine (*Annexe 4*). En l'espèce, et comme ces zones sont inondables et appartiennent à Port de Paris, elles pourraient être fléchées pour la création d'une future plate-forme multimodale qui consistera principalement en chargement/déchargement de tout ce qui sera transporté par bateau et transitera donc ensuite par la route. Par ailleurs de nombreuses plateformes logistiques existent déjà ou sont en cours de réalisation rive gauche au niveau de l'aéroport d'Orly et de ses alentours, ainsi que plusieurs zones commerciales telles que la SENIA, Belle Epine, Thiais village...

Si en plus le train des primeurs reliant Perpignan à Rungis devait transiter par la route, tout porte à croire que de très nombreux poids-lourds pourraient emprunter ce pont tout neuf reliant zones commerciales, plateformes logistiques et potentiellement un port autonome.

La fin des embouteillages ?

Selon le département de l'Essonne, au cœur de ce projet se trouve le gain de temps pour les déplacements Est/Ouest. Si le projet présenté peut faire croire à des citoyens, notamment ceux habitant-e-s de la rive droite, que les problèmes de circulation dont ils souffrent seront réglés rapidement, **Athis-Pont NON** pense qu'il n'en est rien.

En effet les mêmes problèmes existent également sur la rive gauche et ce projet relie plusieurs réseaux routiers saturés, en créant en outre un appel d'air pour voitures et camions. Si les études de circulation présentées paraissent complètes elles ne prennent pas en compte les « circulations induites » (*voir annexe 1*), elles ne le peuvent pas ou de manière très limitée. On se rend compte que le réseau imaginé sera, quoiqu'il, arrive rapidement saturé.

Si effectivement, à terme, les véhicules deviendront plus propres, est-ce qu'être coincé dans des embouteillages propres résoudra le problème du temps de trajet des usagers pour relier leur lieu de vie à leur lieu de travail ?

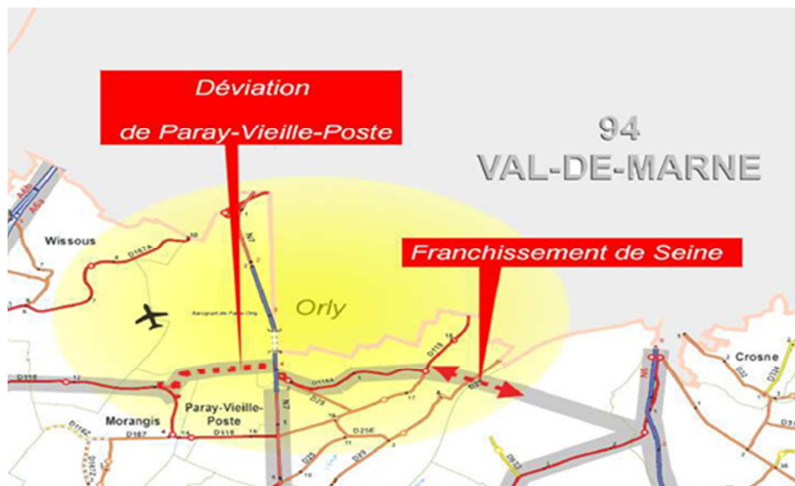
Un projet déjà ficelé !

Nous demandons au Département de réaliser un travail pour prendre en compte les alternatives au franchissement routier, non seulement dans ses hypothèses de trafic projetées à l'horizon 2025/2030, mais aussi sur l'ensemble du projet de traversée de la Seine, avec estimation du trafic induit.

Tant que ces études ne seront pas réalisées, **Athis-pont NON** considérera que les hypothèses actuelles justifiant ce projet de pont n'ont aucune valeur car elles sont en décalage total avec les changements majeurs que nous allons vivre dans les dix à vingt ans à venir.

De plus, si le porteur de projet a étudié différentes solutions alternatives elles étaient pour la plupart « routière ». En juin 2018 trois scénarios ont été retenus, en plus de celui étudié à l'occasion de cette concertation les deux autres étaient complètement impossibles à réaliser :

- Un franchissement par tunnel au même endroit et avec les mêmes conséquences sur le trafic mais générant des coûts prohibitifs
- Un doublement du pont du Bourbonnais puis liaison routière par le centre d'Athis-Mons vers la N7, centre ville déjà saturé



« 2016-04-0050 Avis du département sur la constitution du réseau routier d'intérêt régional et sur le plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route ».

Ci-contre une cartographie issue du Conseil Départemental du 21 novembre 2016 où le projet de franchissement de Seine était déjà présenté à Port Courcel.

On peut donc légitimement en conclure que le département de l'Essonne, depuis l'origine, ne se projetait que sur un franchissement routier entre Athis-Mons et Vigneux sur Seine au niveau de Port Courcel !

Pour conclure :

Face aux risques et aux enjeux globaux les décideurs politiques sont en première ligne, des effets du changement climatique à la croissance des populations, en passant par les infrastructures inadéquates, la résilience urbaine consiste à prendre la mesure de ces défis et à agir à l'échelle locale, dans une vision de long terme.

Le véritable enjeu des mobilités en Île de France ce sont « Les derniers kilomètres » ou comment relier le domicile et le travail à des transports en commun efficaces.

En plus de la destruction radicale des environnements et des sites traversés, zones naturelles sources de fraîcheur et poumons verts, on peut reprocher au porteur de projet de s'être beaucoup trop limité dans les études de scénarios alternatifs. Par exemple aucune étude de circulation ne prend en compte l'addition de l'intégralité des alternatives déjà existantes (autopartage + mise en place et aide au covoiturage + transports en commun + amélioration des réseaux existants...)

Depuis des années il est question en région parisienne de combinaisons parking / transport en commun mais la densité fait que ces combos sont souvent difficiles à mettre en œuvre. Il est potentiellement possible de le mettre en œuvre sur les sites concernés, aussi bien rive droite que rive gauche (D'un côté sur les terrains de l'aéroport d'Orly, et de l'autre sur les terrains situés entre la Seine et la N6), à proximité de transport lourds et à haut niveau de service, mais cela n'a pas été étudié !

Athis-pont NON s'oppose à tout franchissement routier accueillant des véhicules individuels et des poids lourds. Il nous semble clairement impensable que la décision de construction d'un pont routier occulte totalement la révolution numérique qui débouchera sur la révolution dans nos habitudes de transport.

Nous pensons qu'une politique publique doit s'appuyer sur des solutions pérennes et équilibrées sur le long terme, que dans les années 70' on résolvait les problèmes de congestion du trafic routier en construisant des ponts, sans doute, mais aujourd'hui il n'est pas envisageable de créer plus de place dédiée à la voiture et aux poids lourds sur notre territoire !

Selon nous, on ne pourra résoudre ces problèmes qu'à l'aide de politiques innovantes, plus ambitieuses et respectueuses de l'environnement.

ANNEXES

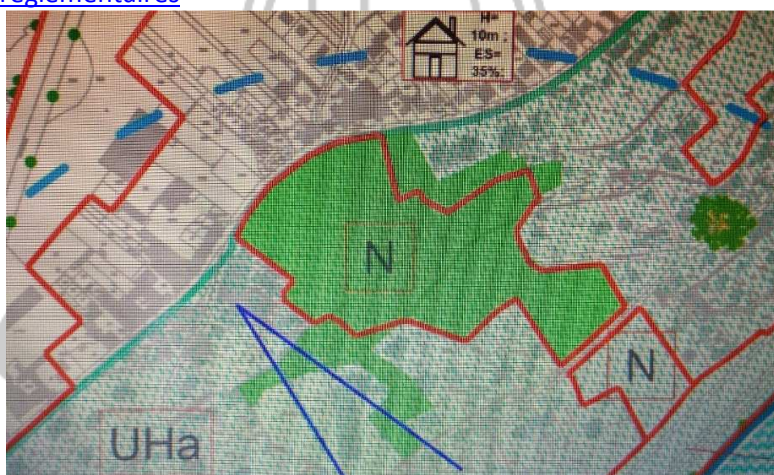
Annexe 1 : Trafic induit https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit

« Le trafic induit désigne le volume de trafic supplémentaire généré par la création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport, quel que soit le mode de déplacement concerné (route, rail, vélo, marche, etc.). C'est une application au domaine des transports du principe économique de l'élasticité de la demande, puisqu'il implique qu'une amélioration de l'offre (de transport) entraîne une réaction de la demande (de trafic), selon un taux de variation donné (élasticité). Ce phénomène d'induction de trafic permet d'expliquer que, *dans certains cas, l'augmentation de capacité d'une infrastructure de transport – par exemple d'une route – ne diminue pas la congestion de celle-ci, puisqu'elle attire de nouveaux usagers qui s'en étaient détournés du fait de l'encombrement*. La métaphore de l'« appel d'air » est parfois utilisée pour désigner le trafic induit.

La prise en compte du trafic induit est un enjeu important dans les études de trafic (modélisation) et dans l'urbanisme en général, notamment pour anticiper l'impact d'une infrastructure de transport nouvelle ou augmentée. »

Annexe 2 : Zoom sur les zones impactées par le franchissement de Seine à Athis-Mons et Vigneux sur Seine

PLU Athis-Mons, <http://www.mairie-athis-mons.fr/?p=cadre-de-vie/urbanisme/plu&ctn=plan-de-zonage-et-textes-reglementaires>



PLU Vigneux sur Seine, http://www.mairie-vigneux-sur-seine.fr/IMG/pdf/plan_de_zonage_apres_modification_simplifiee_plu_2-2.pdf



Annexe 3 : « Cour Oasis » : une réponse aux défis du changement climatique

https://www.paris.fr/actualites/les-cours-oasis-une-reponse-aux-defis-du-changement-climatique-6139#pourquoi-transformer-les-cours-des-ecoles-et-des-colleges-en-oasis_6

COURS D'ÉCOLES ET DE COLLÈGES
OASIS

Végétalisation et rafraîchissement

Infiltration des eaux pluviales

des aires de jeux fabriquées localement

Une cour dont on peut profiter pendant les vacances

Un lieu agréable pour se rafraîchir le soir

Un projet co-conçu par les enfants

un jardin pédagogique

une fontaine ludique

une ombrière

CO-DESIGN + CLIMAT + LIEN SOCIAL = RÉSILIENCE

LES ÉCOLES ET COLLÈGES

2018
2019

L'école Charles-Hermite (18e)
L'école Riblette (20e)
L'école Daumesnil (12e)

3 projets réalisés
30 cours oasis programmées pour 2019
100% des cours parisiennes peuvent être transformées d'ici 2040

RESILIENT PARIS

U.I.A. | ESIEE PARIS | LIGÉO | LIED PIERI

clau.e | PARIS DIDEROT | U.S.P.C. | SciencesPo | Météo France

RESILIENT CITIES

Paris veut « débitumer » ses cours d'école

Extrait Le Parisien du 22/07/2018

Rue Riblette (XXe). Des travaux ont débuté cet été pour enlever une partie du bitume de trois écoles parisiennes et les verdir (ici l'école Riblette). Objectif : créer des îlots de fraîcheur pendant les périodes de chaleur. Laurent Bourgogne/Mairie de Paris.

La Ville de Paris vient de démarrer des travaux pour verdir trois cours d'école dans les XIIe, XVIIIe et XXe. Objectif : s'adapter aux fortes chaleurs liées au dérèglement climatique.

Finis les monotones cours d'école parisiennes uniformément recouvertes d'un triste enrobé gris ? La semaine dernière, la Ville de Paris a démarré des travaux pour « débitumer » en partie et verdir davantage les cours de récréation des écoles du 70, avenue Daumesnil (XIIe), du 4, rue Charles-Hermite (XVIIIe) et du 14, rue Riblette (XXe). Objectif : adapter ces espaces aux canicules qui devraient se multiplier dans les années à venir en raison du dérèglement climatique. « C'est un projet enthousiasmant, reconnaît Célia Blauel, adjointe en charge de l'Environnement. J'ai vu ça en Angleterre où les gamins jouent dans l'herbe. A Paris, les cours d'écoles sont très minérales : on veut les rendre plus agréables, plus conviviales. »

Mais ces chantiers, qui s'inscrivent dans le cadre du Plan climat et de la stratégie de résilience de la mairie, ne prévoient pas de passer au marteau-piqueur l'ensemble des cours d'école. Une partie du bitume sera préservée, notamment pour les leçons de sport ou les jeux de ballon.

« ... »

« Notre motivation, c'est de faire émerger des îlots de fraîcheur urbains, poursuit Célia Blauel. Car on constate que l'été, le bitume absorbe la chaleur en journée et la restitue pendant la nuit ce qui empêche la ville de se rafraîchir. »

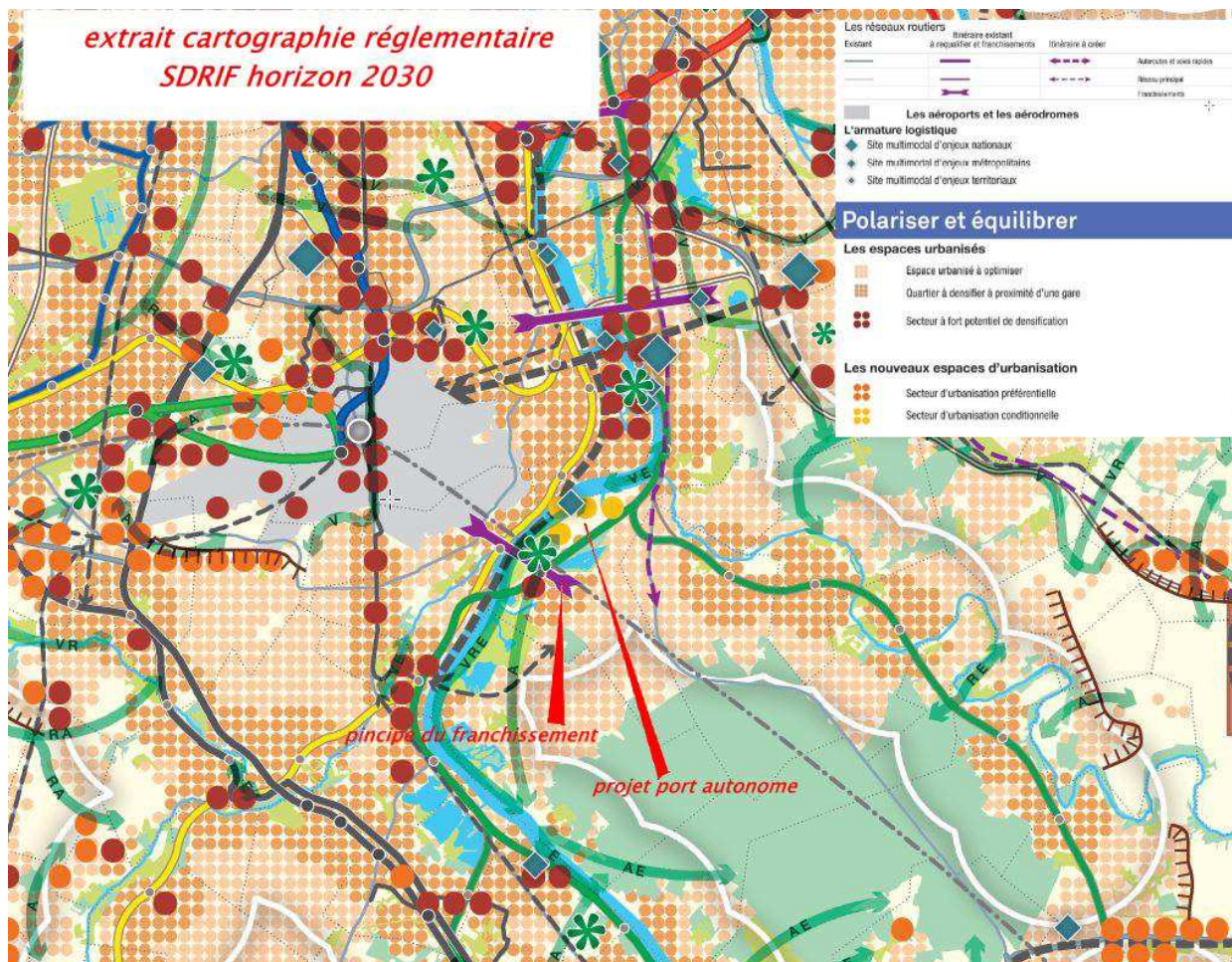
Autre intérêt : la présence de moins de bitume permet une meilleure infiltration des eaux de pluie dans les sols. « La conséquence, c'est que les eaux s'écoulent moins dans les égouts et ont donc tendance à moins déborder dans la Seine et la polluer », souligne l'adjointe écologiste, qui rappelle l'objectif de la municipalité de rendre le fleuve accessible à la baignade d'ici à 2024.

« ... »

La stratégie de résilience de la Ville va même plus loin puisque le document propose qu'en cas de canicule, les écoles soient ouvertes en dehors du temps scolaire pour se transformer en « oasis de fraîcheur » quand la ville est en surchauffe. « On sait que chaque Parisien est à moins de 200 m d'une école, souligne l'élue parisienne. Cela représente un vrai potentiel pour en faire des jardins de proximité dans les quartiers. »

Selon une étude récente de Météo France, à la fin du siècle, la température estivale pourrait grimper en moyenne de 5,3 °C dans la capitale.

Annexe 4 : Extrait du SDRIF, possibilité d'un port autonome à Vigneux sur Seine



Annexe 5 : Cartographie issue du « comité de pilotage élargi N°1 du 7 juin 2018 » liaison N6, N7, A6, N20, A10, A86

