

# Document d'urbanisme de la société civile: plaidoyer fixant les objectifs fondamentaux en terme de mobilités compatibles avec la ville nourricière

Le 28 Mars 2024

## Problématique

À la lumière du diagnostic réalisé par les étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris en décembre 2023, nous savons qu'une partie importante de la population d'Aubervilliers subit une forme de précarité alimentaire, et fait face à des conditions socio-sanitaires dégradées: sur-représentation des maladies métaboliques (de type diabète, cholestérol), un taux élevé d'errance médicale, des conditions socio-économiques dégradées. Par ailleurs, ce diagnostic a également mis en lumière un système agro-alimentaire mondialisé et malade, qui s'exprime localement par des pratiques alimentaires délétères pour les humains et leur environnement direct: accès dégradé à des produits frais et sains, forte implantation de la restauration rapide (nourriture hyper grasse et hyper carnée), dépendance à l'automobilité pour se nourrir et faire ses courses (comme l'illustre le restaurant McDonald's et son Drive en coeur de ville).

Enfin, ce même diagnostic soulève un manque de convivialité dans l'espace public, enjeu majeur pour resserrer le tissu social, le développement de solidarité et la création de nouveaux espaces fédérateurs.

Dans le cadre de son projet de sécurité alimentaire et de ville nourricière, la société civile d'Aubervilliers, représentée par l'association Point de Rassemblement et appuyée par les étudiants de l'École d'Urbanisme de Paris a décidé de mobiliser dès 2024 le levier « mobilités », levier central qui permettra de **lutter efficacement contre les fragilités alimentaires de la population et du territoire.**

## Les 4 principes et leurs objectifs

1. **Mobilités pour la santé des individus:** penser un système de mobilités qui favorise l'activité physique des individus, une meilleure santé mentale.
2. **Mobilités pour un air sain:** penser un système de mobilités qui ne génère presque aucune **pollution atmosphérique:** gaz à effets de serre, particules fines, métaux lourds et autres polluants. Cela évite la contamination des fruits, légumes et autres denrées alimentaires exposées longtemps à l'air libre à proximité des flux routiers importants.
3. **Mobilités inclusives et émancipatrices:** penser un système de mobilités **adapté** au le plus grand nombre, afin d'inclure les femmes, les hommes, les non-titulaires du permis, les enfants, les adolescents, les personnes âgées, les personnes malades, à mobilité réduite (PMR) ou en situation de handicap, les ménages et individus n'ayant pas la capacité financière pour soutenir le coût d'une voiture. Cela offrirait l'opportunité à toute la population de se déplacer sur des infrastructures piétonnes, cyclables et de transport en commun sécurisées, efficaces, confortables. Ces mobilités inclusives seraient accessibles à tous les budgets, tous les âges et toutes les conditions. Cela peut notamment aider les individus à se déplacer plus facilement et rapidement d'un quartier à un autre, et ainsi favoriser les échanges entre les acteurs de la production / distribution / consommation alimentaire.

4. **Mobilités pour libérer l'espace:** Penser un système de mobilités économe et sobre en **espace**, afin de permettre aux habitants de s'approprier la rue et mettre en place des projets d'alimentation populaires.

> Créer un report modal de la voiture vers les mobilités actives (vélo et marche) graduel dans le temps, avec un objectif de report modal à moyen-terme de 40% d'ici 2040, et un objectif long-terme de disqualification totale de l'automobile pour le transit intra-communal d'ici 2124.

> Sanctuarisation d'un vaste **réseau primaire** (par défaut) de déplacements compatibles avec l'agriculture urbaine et les rues agricoles. Marche et vélo sur voirie séparée, limitation à 25 km/h. Accès interdit à la circulation automobile.

> Création d'un **réseau secondaire** (en orange sur la carte) accueillant le transport de personnes: bus et navettes sur voies réservées (50 km/h), et les voitures individuelles (30 km/h). Les déplacements piétons et cyclables demeurent prioritaires, avec des infrastructures séparées et larges.

> Création d'un **réseau tertiaire** (en violet sur la carte) accueillant le transport de marchandises, via des camions et des camionnettes. Ce réseau est également accessible à tous les véhicules autorisés sur les réseaux secondaires, selon les mêmes modalités (voies réservées et vitesse différenciée). Les déplacements piétons et cyclables demeurent prioritaires, avec des infrastructures séparées et larges.

> Interconnexion des réseaux secondaires et tertiaires avec les stations de métro existantes. Soutien de l'inter-modalité (pour les personnes) et rupture de charge (pour le transport de marchandise) avec l'instauration de cyclohub dans chaque quartier et à chaque point stratégique.

> Accompagnement de la transformation du boulevard périphérique et de l'A86 en boulevards urbains végétalisés limités à 50 km/h

> Créer un réseau de mobilités actives direct, efficace, sécurisé et intégré aux réseaux de production et de consommation alimentaire

> Faciliter l'accès des habitants les plus précaires à l'achat ou la location de vélos cargos

> Attribuer le centre de la totalité des rues à d'autres fonctions que les flux automobiles

## **Synergies du projet mobilités pour une ville nourricière avec d'autres projets et d'autres acteurs**

Ces 4 objectifs fondateurs serviront notamment à accueillir la progressive mise en place des rues agricoles, ainsi qu'à irriguer et connecter les quartiers de démocratie participative et de développement local autour des écoles.

### **La concertation entre les acteurs**

La commune d'Aubervilliers partage ses compétences en matière d'aménagement de voirie et de mobilité avec l'Établissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune, ainsi qu'avec le département de la Seine-Saint-Denis et la région Île-de-France. La coopération avec la ville de Paris voisine sera indispensable, notamment dans le cadre de la requalification du boulevard périphérique.

Ainsi, dès 2024, Aubervilliers devra travailler en étroite collaboration avec l'EPT de Plaine Commune, dans le cadre du renouvellement du Plan Local des Déplacements (PLD) et de l'amélioration des documents cadre existant,

notamment en augmentant les ambitions de la politique de cyclabilisation, de réduction de l'espace automobile, et l'opérationnalité des projets.