



Numéro 19, Janvier 2002

ADEMUB INFO

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT
ET LA MAITRISE DE L'URBANISATION A BRETIGNY-SUR-ORGE
51, rue des Érables à BRÉTIGNY (assoc. loi de 1901 déclarée le 14/4/92)

Pas de couloir aérien supplémentaire sur l'Île-de-France !

En juin 2001, devant la mobilisation des Essonnais, le ministère des transports retirait le projet de couloir aérien supplémentaire de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Eurocontrol, un organisme public considéré comme indépendant, était chargé d'élaborer un nouveau projet. *"Une solution autre que le projet initial pourra être mise au point et acceptée par tous"* annonçait alors le ministre des transports.

La copie rendue par Eurocontrol ne présentait qu'un sosie du projet de la DGAC. Cette nouvelle mouture n'était assortie d'aucune garantie concernant notamment les altitudes de survol. En outre elle rendait le couloir des avions au décollage d'Orly par vent d'ouest plus gênant encore qu'il ne l'était déjà. De surcroît, d'après l'Union Française Contre les Nuisances Aériennes (UFCNA), ce couloir occuperait une largeur de 26 km, si on inclut la zone couverte par les nuisances sonores. Voilà le type de "garanties" qui nous attend.

Les associations, les élus, dans leur grande majorité, rejettent tout nouveau couloir aérien. Ils se sont exprimés partout où ils le pouvaient. Ils ont appelé à plusieurs manifestations pour clamer leur opposition et pour demander que les nouvelles activités aéroportuaires soient transférées dans des installations sous-utilisées, situées dans une zone très peu peuplée. Cet équipement existe déjà : c'est celui de Vatry, dans la Marne, à 45 minutes de Paris en TGV. Il pourrait rapidement recevoir des charters et le fret.

Ainsi le 2 décembre 2001, par un référendum commun, 24 communes spécialement concernées de l'Essonne se sont prononcées à 98,7 % contre le couloir aérien. Ce résultat représente une opposition quasi unanime à tout nouveau couloir.

Notons aussi qu'en l'absence de garanties, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA), un organisme public pourtant créé par le ministère des transports lui-même, s'était prononcée contre ce projet de couloir aérien. Le ministère s'est soucié de cet avis comme d'une guigne : l'ACNUSA n'aurait-elle donc été créée que pour lui servir d'alibi ?



En décembre 2001 le ministère des transports donnait en effet son aval à cette solution *"acceptée par tous."* La mise en service est prévue pour le 21 mars 2002. D'un côté la réorganisation en cours du trafic aérien en Île-de-France est faite pour absorber l'augmentation générale du nombre de vols, avec les nuisances correspondantes. D'un autre côté, très satisfait de lui-même, le ministère prétend que grâce à sa solution miracle les nuisances vont diminuer. Voilà une belle contradiction.

Des techniciens de l'État sont maintenant chargés d'examiner pendant *"3 à 6 mois"* la circulation sans contrainte particulière des avions dans le nouveau couloir. Puis un arrêté viendra entériner l'existant. Exactement comme la loi Cochet sur le bruit aérien nocturne entérine l'existant.

Nous n'attendrons pas le 21 mars 2002 pour exiger du ministère qu'il respecte ses engagements de solution " acceptée par tous. " Les impératifs humains doivent en effet primer sur les considérations économiques.

La ville de Brétigny en retrait

La position du conseil municipal de Brétigny sur les nuisances aériennes et le projet de couloir aérien nous paraît quelque peu en retrait comparée à celle adoptée par les associations et de nombreux élus et habitants d'Ile-de-France. Certes, la nouvelle équipe municipale a pris part à la manifestation du 20 mai dernier au Champ de Mars et mis un autocar à la disposition des Brétignolais pour s'y rendre, ce dont nous sommes réjouis. En revanche, nous avons été étonnés par l'absence totale de nos édiles entre Denfert-Rochereau et les Invalides lors de la manifestation du 10 novembre, qui a rassemblé des milliers de Franciliens et de nombreux élus ceints de leur écharpe sous la bannière des associations alors unanimes contre le projet d'Eurocontrol et pour le transfert des nouvelles activités aéroportuaires à Vatry.

A l'issue de cette dernière manifestation, nous avons proposé, par une lettre au maire de notre ville de faire adopter par le conseil municipal une motion dont nous suggérons le texte.

Le conseil municipal a effectivement émis un vœu, le 29 novembre, appelant les Brétignolais à la vigilance et exigeant des « garanties sur le respect des altitudes, la largeur du couloir, la transparence des décisions et les sanctions apportées aux contrevenants aux règles de limitation des nuisances sonores et atmosphériques, de densité de trafic... »



Pour l'heure, nos édiles n'ont pas encore réagi, semble-t-il, à la décision prise arbitrairement en décembre 2001, sans aucune garantie préalable, par le ministre des transports de mettre en service le couloir d'Eurocontrol dès le 21 mars 2002. Nous attendons à ce jour une prise de position municipale.

Le piéton dans la ville

Dans le cadre de la révision du plan de circulation annoncée par la Municipalité dans le dernier Bulletin Municipal « Brétigny Aujourd'hui », voici une réflexion sur la place qui devrait être réservée aux piétons dans notre ville. Celle-ci s'inscrit dans le cadre d'un travail plus large entrepris par l'ADEMUB. Une commission ad hoc a été créée par notre association, dont les travaux feront l'objet d'un document qui sera remis aux élus chargés d'organiser la concertation sur ce sujet au cours des prochains mois.

La marche à pied est le plus ancien de nos modes de déplacement. S'il est vrai qu'il est souvent supplanté par d'autres moyens plus rapides tels l'automobile, il reste un moyen privilégié pour les distances courtes. Néanmoins l'évolution des villes a parfois rendu la circulation automobile difficile et sa cohabitation avec les autres modes de déplacement a besoin d'être repensée.



Qu'est ce qu'un piéton ?

Est considéré comme piéton non seulement la personne se déplaçant sur ses deux jambes mais aussi la mère (ou le père) avec sa poussette ou tenant un enfant par la main, l'handicapé en fauteuil roulant ou avec ses béquilles, le cycliste marchant à côté de son vélo, la ménagère (ou son conjoint) rentrant du marché avec son cabas.

Les contraintes des déplacements à pied

L'espace réservé (le trottoir) doit être suffisamment large. Quatre vingt centimètres est reconnu comme un minimum, mais ne permet pas à deux piétons de se croiser et ne suffit pas à un handicapé avec son fauteuil (1,40 m.). Il est en outre impératif que cet espace soit libre de toute entrave. Il est trop souvent encombré par des panneaux de signalisation à destination des automobilistes par des panneaux commerciaux, divers types de poteaux (électriques notamment) ou par des véhicules utilisant abusivement cet espace et trop souvent tolérés. Il est parfois restreint par la prolifération de haies non taillées. Quand le trottoir n'est pas tout simplement annexé par les riverains !

Il est évident que le piéton est particulièrement vulnérable. D'où la nécessaire largeur minimale surtout sur les axes à circulation dense. D'où aussi la continuité des cheminements et un aménagement des carrefours qui protège le piéton.

Quelques-uns parmi les points noirs de Brétigny

- **Le pont d'Essonville** où le trottoir ne permet pas à un piéton de passer quand deux véhicules se croisent sur la chaussée.
- **La rue de la mairie** aux trottoirs ridiculement étroits est dagereuse, surtout au carrefour avec la rue Ducrot.

- **La rue du Marché couvert** avec ses trottoirs envahis par les véhicules malgré le parking proche.
- **La rue du Carouge** dépourvue de trottoir en plusieurs endroits.
- **La rue Alfred Leblanc** avec d'une part ses trottoirs étroits et d'autre part son stationnement autorisé sur l'un des trottoirs.
- **Le pont des 7 arpents** (Ciné220) au passage étroit.
- **L'avenue de la Commune de Paris** au niveau d'un revendeur de véhicules d'occasion (DEL auto).

Il nous semble que des aménagements parfois simples et peu coûteux et un partage plus équitable et plus convivial de la voirie entre ses divers utilisateurs pourraient inciter nombre d'entre nous à user de la marche à pied pour se rendre à la gare, chez les commerçants pour des distances pouvant aller jusqu'au kilomètre (et diminuer d'autant le nombre d'automobiles dans nos rues). Est-il déraisonnable d'imaginer une zone piétonnière en centre ville ? C'est là l'une des orientations adoptées par la grande majorité des Franciliens qui se sont prononcés au cours de l'enquête sur le Plan des Déplacements Urbains (PDU) en 2000.

Entrepôts logistiques : les leçons d'une bataille perdue

Admettons-le, nous avons perdu toutes les batailles menées contre l'installation d'entrepôts logistiques géants dans notre commune. **Il nous faudra désormais subir, dans notre univers quotidien, les nombreuses nuisances de ces mastodontes de béton et d'acier** : un paysage enlaidi, plusieurs centaines de camions et camionnettes en permanence, des risques accrus d'inondations... Brétigny comptera ainsi sur son sol 8 entrepôts géants dont 7 concentrés sur le sud de la commune, si on ajoute à celui d'Atac, ancien, celui de Brétigny Industrie, dans la ZAC de la Moinerie, en pleine zone commerciale et artisanale, les 4 de la base logistique Maison Neuve et le tout dernier, placé en pleine zone commerciale lui aussi, celui de la rue du Poitou. Incontestablement, on a fait le plein dans le minimum d'espace. Cela fait au total plus de 25 ha de sols qui seront définitivement imperméabilisés. Si on y ajoute les entrepôts de La Norville, de Saint-Germain et de Marolles, cela va faire au total plus de

cent hectares. Le « développement » économique de la ville est désormais assuré, mais à quel prix !



Nous n'avons pourtant pas ménagé nos efforts, intervenant dans chacun des enquêtes publiques qui se sont succédé depuis deux ans à un rythme élevé, relevant les insuffisances, les lacunes et les contradictions des dossiers, la légèreté notoire des études d'impact, dénonçant les dangers que ces installations feraient subir à notre environnement et à notre qualité de vie, argumentant, discutant

longuement avec le commissaire enquêteur, écrivant au maire de la ville pour lui faire connaître notre opposition... Tout cela en vain. Car notre avis n'a jamais été pris en compte (à peine 2 lignes en style télégraphique pour l'ensemble des observations dans le rapport du commissaire enquêteur). Bref, c'est la bataille du pot de terre contre le pot de fer. Les enjeux économiques sont tels que nous n'avons aucune chance de nous faire entendre.

Comment en est-on arrivé là ?

Tout d'abord, il faut s'interroger sur l'utilité même de la procédure d'enquête publique qui intervient au bout d'une longue chaîne, après que tous les services de l'Etat aient déjà donné un avis, toujours favorable, à un dossier jugé conforme à la réglementation sur les installations classées et aux documents d'urbanisme. Une réglementation qu'il faut réviser sans cesse tellement elle est désuète (la prochaine révision est prévue par un arrêté ministériel début 2002). Des documents d'urbanisme (schémas directeurs, plan d'occupation des sols, règlement de ZAC) dépassés et discutables qui prennent bien peu en compte les impératifs d'environnement et de qualité de la vie.

On nous dit qu'il fallait intervenir en amont lors de l'élaboration de ces documents. Nous l'avons fait, au moins pour le POS et la ZAC dont nous avons, en leur temps, critiqué et rejeté les dispositions, notamment sur le secteur Maison Neuve, considérant qu'ils faisaient la part trop belle à l'urbanisation et à la concentration de bitume et de béton, et condamnaient en outre la commune à la monoactivité des entrepôts. Mais nous n'avons pas été écoutés. Car, cela fait plus de 10 ans que la cause est entendue, depuis que la destination du secteur Maison Neuve a été décidée par les élus de l'époque, que la SEM-ABC a été créée et que la commune s'est livrée pieds et poings liés à un organisme financier dont le seul impératif est le profit.

Alors, peu important ensuite les avis défavorables ou réservés : durant l'enquête, ceux des associations, des habitants, de certaines communes voisines, du SIVOA (Syndicat intercommunal de la vallée de l'Orge aval) et, après l'enquête, du Comité Départemental d'Hygiène. Tout est déjà décidé. On ne peut espérer tout au plus que quelques aménagements. Dans une lettre adressée à l'ADEMUB, le 3 janvier 2002, le maire de Brétigny reconnaît en effet l'impossibilité dans laquelle s'est trouvée la nouvelle municipalité dans ce dossier d'interrompre les procédures en cours, contrainte qu'elle était en outre de se conformer aux documents d'urbanisme en vigueur.

Au nom de la liberté du commerce et de l'industrie

Pour le préfet de l'Essonne, il est « illégal » de demander un moratoire sur la construction d'entrepôts pour éviter les coups partis et les projets mal bâtis, et exiger qu'ils s'installent prioritairement dans les friches industrielles, à proximité des voies d'eau et des voies de chemin de fer, comme le réclame depuis des mois notre fédération départementale Essonne Nature Environnement (1). C'est, dit-il, « contrevenir (...) au principe général du droit de liberté de commerce et d'industrie ». On croit rêver. C'est l'application sans bornes d'un tel principe qui nous conduit à des catastrophes comme celle de Toulouse...

Alors, à quoi servent les enquêtes publiques ? A quoi cela sert-il de consulter la population comme l'envisage le gouvernement dans son projet de démocratie de proximité, si de toute façon les autorités administratives ne prennent pas en compte les desiderata de la population et donnent systématiquement un avis favorable au nom de la « liberté de commerce et d'entreprise » ? A rien ... ou presque rien. Et nous maintenons que les enquêtes publiques, telles qu'elles sont conçues et menées actuellement, sont une véritable mascarade et ne servent qu'à duper les citoyens.

Que la réglementation sur les installations classées et les divers documents d'urbanisme soient en maints aspects en contradiction totale avec des dispositions plus récentes comme, par exemple, le Plan des Déplacements Urbains (PDU) ou la loi sur l'air de 1996 ne gêne en rien les autorités administratives, même si elles reconnaissent qu'il y a là une contradiction. « C'est, nous disent-elles, aux politiques de gérer ce type de problème. » Conclusion : priorité est donnée aux bâtisseurs. Pour l'environnement, on doit se contenter d'essayer de limiter les dégâts. Comme a décidé de le faire la nouvelle municipalité en renforçant, nous précise le maire dans sa lettre, « les critères techniques imposés aux promoteurs pour réduire l'impact sur l'environnement des nouvelles constructions industrielles ».

Non au gigantisme et à la fuite en avant !

Que cela soit bien clair : nous ne sommes pas opposés à toute urbanisation et à toute installation d'activités sur la commune de Brétigny. Ce que nous dénonçons, c'est le rythme et la nature de cette urbanisation et de ces installations, qui font la part trop belle au béton et au bitume, au gigantisme, au transport routier et à son cortège de pollutions et de nuisances, qui mettent la charrue devant les bœufs en anticipant sur des investissements publics à venir,

notamment en matière d'évacuation des eaux pluviales. Des installations qui nous mettent à la merci de certains intérêts économiques s'inscrivant dans une conception folle du « développement » et de la distribution des marchandises

Les flux tendus, c'est le transfert des réserves des magasins dans les camions. Les routes et autoroutes sont devenues un support de stockage ambulante. Les grandes surfaces, de plus en plus grandes, de plus en plus tentaculaires, veulent consacrer la totalité de leur espace à la vente. A quoi cela sert-il d'avoir des magasins de plus en plus géants, avec des entrepôts géants desservis en permanence par des flottes nombreuses de camions géants, empruntant des autoroutes de plus en plus gigantesques et nombreuses ? Comment s'étonner ensuite des retombées en matière d'environnement ? Nous n'en avons pas fini avec les pollutions et les nuisances, les accidents, les camions renversés, les embouteillages monstres, et, localement, les orages et les mini-tornades à répétition (2), et les inondations. Et nous ne parlons pas des risques d'incendie, qui, en dépit des précautions prises, inquiètent les services d'incendie eux-mêmes ! Tout cela parce que la vision qu'ont du développement nos responsables politiques et économiques est trop souvent à courte vue. Au nom du « développement économique », érigé en valeur absolue, on pratique la fuite en avant et on nous prépare un avenir plein de dangers... et de déboires.

Le secteur Maison Neuve pouvait recevoir, à l'extrême sud, tout au plus 2 ou 3 entrepôts, noyés dans la verdure, à l'architecture soignée, obligatoirement (et avant mise en exploitation) reliés à la voie de chemin de fer proche, côtoyant d'autres activités, et bien séparés d'une zone commerciale aux dimensions humaines dans un contexte aménagé avec soin, privilégiant la convivialité, les cheminements piétonniers et les circulations douces, avec un transport par camion réduit et plus strictement réglementé. Par exemple, ce n'est pas les 10% réglementaires, mais 30% des surfaces qu'il eût fallu destiner aux espaces verts, avec de véritables zones boisées, moyen essentiel pour lutter à la fois contre les effets climatiques indésirables et mieux maîtriser les eaux de ruissellement (3).

Faire du développement durable enfin une réalité

Nous sommes bien loin du développement durable qui, pour l'heure, nous semble être une expression bien plus qu'une réalité. Nous voulons un autre mode de développement, qui fasse passer les impératifs humains et environnementaux avant les impératifs économiques à court terme. A Brétigny, cela doit se traduire par une révision complète et urgente des documents d'urbanisme.

Malheureusement, il n'est pas possible de revenir sur ce qui est déjà fait, et les générations futures en subiront les conséquences. Mais au moins peut-on demander que les nouveaux documents (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme) qui seront élaborés dans le cadre de l'intercommunalité, s'inscrivent dans une perspective de développement durable, c'est-à-dire privilégiant l'écologie et la qualité de vie. Nous sommes pour notre part plus que jamais déterminés à faire connaître notre point de vue et à tout faire pour qu'il s'impose. Nous tenons absolument à conserver le caractère mi-urbain mi-rural de notre commune, qui en fait le charme, et nous nous battons pour éviter toute urbanisation excessive et mal maîtrisée, comme ce fut le cas au cours des années passées.

Et nous serons extrêmement vigilants pour que les mesures prévues par nos édiles, notamment en matière de traitement des eaux, de régulation hydraulique et d'aménagement paysager, soient au moins rapidement mises en place et respectées par tous. Et nous ne manquerons pas de dénoncer publiquement les irrégularités et les excès qui seraient éventuellement commis au sud de la commune. De même que nous relèverons les effets nocifs sur le terrain d'un aménagement qui laisse trop peu de place aux impératifs écologiques.

1 - Ces citations sont extraites d'une réponse faite par le préfet au conseiller général Paul Simon, président de la commission départementale « Environnement et transports », lors de l'audition du préfet par le conseil général durant la séance du 16.11.2001.

2 - On pourra lire avec bénéfice, à ce propos, l'article publié par Sciences et Avenir dans son édition de novembre 2001, pages 72 et 73, et intitulé : « Les faiseurs de microclimat ».

3 - Parmi ses recommandations pour mieux lutter à l'avenir contre les inondations, le SIVOA cite, dans ses documents, le creusement de mares. Cela, ajouté au boisement des terres, pose effectivement moins de problèmes que les installations de plus en plus artificielles et sophistiquées, et difficilement contrôlables, que l'urbanisation excessive rend malheureusement indispensables.

INFORMATIONS EN BREF...

Journées de l'environnement : report à l'automne

Les journées de la nature et de l'environnement, que l'ADEMUB devait organiser en partenariat avec la ville de Brétigny du 23 au 26 mai prochain, sont reportées à l'automne (probablement début octobre) à la demande de la municipalité qui trouve la période de mai, entre deux campagnes électorales, peu propice à cette manifestation. Nous en profiterons pour mieux préparer cette manifestation et impliquer dans son organisation d'autres associations locales telles NaturEssonne... Nous en reparlerons.

Base logistique « Maisonneuve » : autorisation accordée

L'autorisation d'exploiter 3 entrepôts géants, en complément d'un premier déjà construit dans la ZAC Maison Neuve, vient d'être donnée à la société Maisonneuve Gestion par arrêté préfectoral du 24 décembre 2001.

Mis devant le fait accompli, il nous faudra maintenant nous battre pour exiger et surveiller l'application stricte des règles de protection de l'environnement tant en matière paysagère que d'écoulement des eaux pluviales et de pollution. Malgré tout, un fait s'impose : l'ère du tout camion est commencée à Brétigny...

Au fil de l'Orge

Tel est le titre du bulletin que publie régulièrement le Syndicat mIkte de la Vallée de l'Orge Aval (SIVOA), chargé de la gestion de la rivière Orge et de sa vallée. N'hésitez pas à le demander en vous adressant au SIVOA. Vous y puiserez des informations très intéressantes sur le travail que réalise cet organisme (qui regroupe 33 communes dont la nôtre) pour redonner aux eaux de notre rivière leur qualité d'antan, et aménager sa vallée conformément aux lois écologiques. Adresse : 163, route de Fleury-91172 Viry-Châtillon Cedex / Tél. : 01-69-12-15-40 / Mél : sivoa@sivoa.fr

RAPPEL DE NOTRE CALENDRIER

- **Samedi 9 février à 14h : ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE, salle Robert Barran,**
- **Samedi 9 février à 15h30 : Réunion Publique, salle Robert Barran,**
- **Mardi 12 février à 20 h 45 : Conseil d'administration, salle Robert Barran,**
- **Mardi 12mars à 20 h 45 : Conseil d'administration, salle Robert Barran,**
- **Mardi 9 avril à 20 h 45 : REUNION DES ADHERENTS, salle Maison Neuve**

Bulletin d'adhésion pour 2002

Pour ceux qui souhaitent faire davantage pour leur environnement, se regrouper au sein de l'ADEMUB, recevoir ses publications, être convoqués aux réunions, voter aux assemblées : **3 tarifs de cotisation annuelle : 15,24 euros** (cotisation simple), **19,82 euros** (cotisation pour un couple), **7,62 euros** (cotisation pour les petits budgets : étudiants, personnes en difficulté...)

(un reçu sera délivré pour permettre la déduction fiscale légale accordée aux associations de défense de l'environnement)

ADEMUB - 51 rue des Érables - 91220 Brétigny-sur-Orge

Trésorière : Monique LHUILIER, 22 rue de l'Hurepoix - Brétigny-sur-Orge

NOM : Prénom :

Adresse : ☎ :

J'adhère (ou renouvelle ma cotisation)

à l'ADEMUB pour 2002.

Signature :

ci-joint ma cotisation de

15,24 euros - 19,82 euros - 7,62 euros

(chèque à l'ordre de l'ADEMUB)