

Sommaire

Page 1

Editorial

✦ *Transition énergétique et vélorution à Brétigny*

Page 2

✦ **Semaine d'information et d'action du 5 au 11 octobre**
« *La vélorution est en marche* »

Page 3

✦ **Transition énergétique**
Venez participer à la vélorution

Page 4

✦ **Transition énergétique**
Vélorution : ce que nous demandons...

Page 5

✦ **Stationnement**
Libérer les espaces publics dans le centre-ville

Page 6

✦ **Agenda 21**
Un Agenda 21 à Brétigny, pourquoi et comment ?

ADEMUB

Association loi de 1901 déclarée le 14/04/1992 et agréée au titre de l'article L.121-8 du Code de l'urbanisme et de l'article L.141-1 du Code de l'environnement (arrêté préfectoral n° 2002-PREF.DCL/0366 du 19 novembre 2002)

Editorial

Transition énergétique et vélorution à Brétigny

En juin, le gouvernement a publié son **projet de loi sur la transition énergétique** qui devrait engager la France à l'horizon 2050. Les enjeux sont de taille. Il s'agit en effet de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et minimiser ainsi notre contribution au changement climatique. Réduire aussi notre dépendance aux énergies fossiles, maintenir à terme un prix de l'énergie accessible à tous en développant des énergies renouvelables de substitution, en améliorant notre efficacité énergétique et en réduisant notre consommation énergétique.

Cette loi décline plusieurs propositions en vue de réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de les diviser par quatre en 2050, porter à 32 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique finale en 2030 et diviser par deux la consommation d'énergie finale à horizon 2050.

Compte tenu de l'ampleur des changements et du poids des habitudes, la loi doit s'inscrire dans la durée et favoriser les initiatives de tous. Mais voyons tout d'abord **les atouts et les faiblesses de cette loi** :

- **Elle fixe un cap** et un horizon en matière de réduction de l'usage des énergies fossiles et se propose d'y associer les collectivités locales avec, à la clé, des moyens financiers et réglementaires.

- **Elle plafonne** à 50% la part du nucléaire dans la production d'électricité en 2025, mais elle laisse encore une très grande liberté d'action (ou d'inaction) à EDF. Si l'amélioration de la sécurité nucléaire est au premier plan, la question des déchets est toujours éludée, et le prix insuffisant de l'électricité pour couvrir le démantèlement des centrales n'est pas traité.

- **En matière de transports**, les orientations ne sont pas satisfaisantes. Le credo proclamé en faveur de la voiture électrique est illusoire, et on ne dispose pas d'une vision claire en matière d'alternatives au transport motorisé individuel. Par exemple, rien n'est dit ou presque sur les modes actifs (vélo, marche à pied...)

- **En matière d'habitat**, si l'Etat doit se montrer exemplaire pour les bâtiments publics, le projet se garde bien de l'y contraindre formellement.

- **D'une manière générale, on constate** par trop dans ce projet un manque de précisions sur les mesures concrètes destinées à atteindre les objectifs annoncés.

Nous relevons un point motivant pour nous : l'implication attendue des collectivités locales. A Brétigny, l'engagement de la nouvelle municipalité de réaliser un agenda 21 sera l'occasion de planifier cette transition énergétique et de dimensionner les moyens en y associant les citoyens.

Nous avons déjà évoqué, dans des articles précédents, quelques axes à explorer :

- l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments publics datant pour la plupart des années soixante et énergivores,
- le développement des alternatives à la voiture,
- le développement du commerce de proximité...

(suite page 2)

(suite de la page 1)

L'agenda 21 peut être l'occasion d'engager le dialogue avec les acteurs locaux afin que l'action publique ne soit pas isolée et que des synergies s'opèrent.

Nous espérons aussi de nos élus qu'ils fassent pression sur la communauté d'agglomération pour

que son plan Energie Climat, engagé en 2013, se décline sans tarder sur le terrain.

Aussi nous invitons les Brétignolais à venir nous soutenir durant notre semaine d'action en octobre. Nous attirons particulièrement leur attention sur notre **balade à bicyclette du 11**

octobre, la « Vélorution ». Par cette démonstration dans les rues de Brétigny, à vélo (roller...) nous entendons rappeler le poids des transports motorisés individuels dans notre consommation énergétique et assurer la promotion des alternatives à la voiture.

Semaine d'information et d'action du 5 au 11 octobre 2014

« La vélorution est en marche »

Dans le débat national sur la transition énergétique, l'ADEMUB consacre son action cette année-ci aux déplacements, en mettant l'accent sur les modes actifs (circulations douces).

Dimanche 5 octobre

**En matinée, près du marché de Brétigny
Présentation de la semaine et dialogue avec les habitants**

Du dimanche 5 au lundi 13 octobre

Exposition permanente sur la transition énergétique à l'espace Nelson Mandela

Jeudi 9 octobre à 20h30 - Ciné 220, ciné-débat

Film « Vélotopia » de Erik FRETTEL

Une « docu-comédie sur les bienfaits du vélo comme moyen de transport »

avec Jacques PICARD, Conseiller régional d'Ile-de-France

Secrétaire de la commission des Transports et Mobilités

Administrateur du STIF

et un représentant de la Fédération pour les circulations douces en Essonne (FCDE)

Samedi 11 octobre, de 14h30 à 17h30

Vélorution

Grande balade familiale en vélo (roller, etc.) en boucle dans les rues de Brétigny

(itinéraire publié ultérieurement)

Départ à 14h30, place du Marché couvert

Tous sont invités à prendre part à cette balade festive pour assurer la promotion et le développement des modes actifs (marche à pied, vélo, roller...) dans notre ville.

**NB : Pour toute information, consulter le site www.ademub.asso.fr ou
téléphoner au 01 64 56 36 17 ou 01 60 84 19 10**

VENEZ PARTICIPER A LA VELOURUTION !



La vélorution (*mot-valise mêlant vélo et révolution*) est un mouvement dont l'un des buts est de promouvoir l'utilisation des moyens de transports personnels non polluants dits «modes actifs» (bicyclette, patins à roulettes, planche à roulettes). Brétigny doit s'inscrire dans cette démarche.

La première vélorution a été organisée en France, au début des années 1970, par les Amis de la Terre à Paris contre un projet d'autoroute qui devait longer la Seine et traverser la capitale d'est en ouest.

L'association Vélorution Ile-de-France a été constituée en 2005 pour « promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements ; inciter les utilisateurs d'engins motorisés à les abandonner au profit de modes de transport non polluants. »

Aujourd'hui la vélorution, dans le cadre de la transition énergétique, c'est défendre le cyclisme urbain en participant à la mise en place du **code de la rue**, en collaboration avec la DSCR (Direction de la sécurité et de la circulation routières) pour le réaménagement de l'espace public avec la prise en compte du vélo à tous les niveaux, local, régional et national. **Vous avez pu remarquer la mise en place progressive, dans nos villes, de trois zones de circulation dite «apaisée»**

L'aire piétonne

C'est une zone dédiée aux piétons de manière temporaire ou permanente : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules, sauf les tramways. De plus, seuls les vélos et les véhicules nécessaires à la desserte interne peuvent y circuler et uniquement à l'allure du pas. Les règles de circulation sont définies par le maire. Le stationnement n'y est pas autorisé...



La zone 30

C'est une zone où la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 30 km/h. La nouvelle réglementation impose un aménagement spécifique et cohérent avec la limitation de vitesse et la généralisation du double-sens cyclable dans les voies à sens unique (sauf cas particulier). Ces aménagements favorisent une circulation apaisée. L'espace est sécurisant pour les cyclistes et les piétons. Ces derniers peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants.



La zone de rencontre

Plus récente, la zone de rencontre est ouverte à tous les modes de déplacement. Toutefois, les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie. La vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h. Toutes les voies à sens unique pour les véhicules motorisés sont à double-sens pour les cyclistes (sauf cas particulier). Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés à cet effet.



Dans les zones de rencontre et les zones 30, Le double-sens cyclable est généralisé, et les personnes à mobilité réduite sont mieux accueillies sur les nouveaux aménagements urbains. La vélorution, c'est aussi militer pour l'ouverture de Maisons du Vélo, lieux de dialogue et de développement d'activités vélocipédiques en tout genre et d'un réseau d'ateliers vélo qui ont, eux, une activité de quartier.

A BRETIGNY : LA VELOURUTION, c'est le samedi 11 octobre 2014 de 14h30 à 17h30.

L'ADEMUB dans le cadre d'une campagne consacrée, cette année, au volet transports et déplacements de la transition énergétique, envisage, entre autres manifestations, cette sortie à vélo dans les rues de Brétigny en faveur de ce mode de déplacement écologique, économique et sain pour, ensemble, se réapproprier la rue le temps d'une balade familiale.

Alors tous à vos vélos, et accessoires voyants, petits et grands faisons-nous entendre. Le départ est prévu place du marché couvert à 14h30, mais vous pouvez nous rejoindre à tout moment sur le circuit.

Vélorution : ce que nous demandons...

La réussite des efforts consentis par tous pour réduire la part des déplacements dans nos émissions de gaz à effet de serre * dépend aussi des politiques menées par nos collectivités. Voici nos propositions en matière de circulations douces (ou modes actifs).

Si nous suivons de près et soutenons les projets en matière de transports collectifs, notre attention se porte plus particulièrement sur les mobilités actives ou circulations douces, essentiellement vélo et marche à pied. Nous avons, dans notre précédent numéro (Ademub Infos n° 51), décrit les efforts de l'Etat en ce domaine, notamment par une évolution du Code de la route. La Région s'investit également à travers son Plan des déplacements urbains (PDU).

Mais nos collectivités (communes et agglomération) doivent prendre le relais par des mesures concrètes et efficaces.

Première mesure : **l'adhésion à l'Association des villes et territoires cyclables (AVTC)** pour créer une véritable synergie avec les 1 400 collectivités territoriales de France qui adhèrent déjà à cette association et se sont lancées dans la vélorution.

Seconde mesure : la mise en place d'une **ligne budgétaire pluriannuelle** consacrée au développement des aménagements cyclables et piétonniers et à l'extension des zones de circulation apaisée.

La réussite d'une telle politique passe par la création **d'un poste administratif dédié à la politique des modes actifs** (circulations douces), au niveau de l'Agglo avec un référent dans chaque commune, afin de veiller à la prise en compte des piétons, cyclistes et PMR (dont aveugles et malvoyants) dans tous les projets d'aménagement de voirie. Toutes les agglomérations en pointe ont créé un tel poste.

Parmi **les actions** à mener dans ce domaine, il convient de **poursuivre la mise en place du réseau d'itinéraires cyclables structurants de l'Agglo**, notamment dans Brétigny, mais surtout dans plusieurs autres villes où ce réseau est quasi-inexistant. Réseau qu'il faut

compléter par un maillage fin au niveau des communes pour faciliter le déplacement des cyclistes dans toute la ville. Le travail entrepris en ce domaine depuis plusieurs années à Brétigny devra être poursuivi et amplifié.

Cette politique doit s'accompagner, dans toute la ville, **d'aménagements facilitant les déplacements cyclistes** : sas cyclistes aux feux, cédez-le-passage pour cyclistes aux feux, doubles-sens cyclables dans les rues à sens unique, etc.

Pour créer cette ville conviviale que nous appelons de nos vœux, il faut procéder à **l'extension progressive, quartier par quartier, des zones de circulation apaisée** (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes), avec l'objectif de **passer à moyen terme à la ville à 30 km/h.**

Le stationnement représente un problème majeur. Celui des voitures doit être réduit sur l'espace public et strictement réglementé (voir article page 5)

Pour les vélos, outre des unités de stationnement nombreuses et sécurisées, notamment aux points de correspondance avec les transports collectifs, des services variés doivent être mis à leur disposition. Mieux encore et pour tous les usagers, il faut prévoir, à moyen terme, au niveau de l'Agglo (gare routière de Valvert ?), **une centrale des mobilités (en interaction avec plusieurs autres centrales périphériques dans les communes)** comprenant un centre d'information sur les transports et les modes actifs, un atelier vélo participatif, un vélo-école, des consignes, des recharges pour vélos à assistance électrique, etc.

Piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) doivent pouvoir disposer d'un réseau structuré, confortable et sûr.

Appliquer la réglementation relative à l'accessibilité des handicapés sur l'ensemble de ce

réseau (accessibilité à la voirie et aux stations de transport). Un effort particulier devra être consenti pour les aveugles et malvoyants.

Enfin, la réalisation d'une grande **campagne pluriannuelle d'information et de sensibilisation** auprès des habitants de l'Agglo s'impose. Ainsi qu'une grande **manifestation annuelle en faveur du vélo et autres modes actifs.**

** Les transports (essentiellement les véhicules automobiles) représentent 40% de notre consommation d'énergies fossiles et 26% de nos émissions de gaz à effet de serre.*

Brèves

Base aérienne : drones et labos

La presse régionale et le journal de l'agglo s'en sont fait l'écho : Drone Center, une école de pilotage de drones civils, ouvre sur l'ex-base 217. Des formations théoriques et pratiques y sont dispensées, avec pilotage à l'intérieur d'un hangar, ou en extérieur sur deux zones de vol, proches des anciennes pistes. Les applications semblent multiples.

D'autres sociétés du secteur de la sécurité et de la défense vont suivre. Parallèlement, comme prévu depuis le début de la reconversion du site, l'Institut de recherche biomédicale des armées (IRBA) s'étend et ouvrira en 2015 un laboratoire P4, c'est-à-dire du plus haut niveau de confinement pour étudier les pathogènes les plus dangereux.

Espérons que le toit des labos est conçu pour résister aux chutes de drones ! Le site internet de Drone Center nous rassure : les espaces de vol des drones ne recouvrent pas les installations de l'IRBA...

Libérer les espaces publics dans le centre-ville

Faut-il plus de places de stationnement dans le centre ? Certes, non. L'espace occupé abusivement à des fins privatives par des voitures en stationnement doit être réduit au profit d'autres usages : espaces verts, espaces de détente et de rencontres, activités ludiques, circulation et stationnement des piétons et des cyclistes...

Dans nos villes, livrées aujourd'hui encore au tout-automobile, les espaces publics (rues, places...) sont occupés à 70% par des voitures en stationnement plus ou moins prolongé. Stationnement qui affecte gravement les autres usages. Ainsi, l'aménagement urbain conduisant à la création de places de stationnement en excès contraint à mettre certaines voies en sens unique et à interdire ainsi la circulation en double sens aux cyclistes, qui doivent emprunter des itinéraires longs et pénibles. Il conduit aussi à supprimer des espaces verts et à interdire aux piétons (surtout les personnes à mobilité réduite) des déplacements sûrs et confortables.

De plus, on constate la présence fréquente de voitures en stationnement illégal sur les trottoirs (souvent trop étroits) ou sur les bandes cyclables, infractions bientôt plus sévèrement condamnées par le code de la route et qui devront être la priorité des forces de police.

L'abandon du stationnement permanent ou prolongé, qui devrait être réservé à des espaces privés, collectifs (cas du stationnement des usagers du RER C) ou individuels, devrait permettre de réduire le nombre de places de stationnement nécessaires par une plus grande rotation des véhicules.

Mais, dans ce cas, le système de la gratuité

du stationnement avec disque n'est pas viable dans la mesure où sa gestion est complexe et où une vigilance permanente des services de police s'impose pour une application stricte de la réglementation. On a ainsi pu constater, sur le centre de Brétigny, des taux de fraude allant de 50 à 80%, en dépit des efforts de la police municipale.

La seule solution consiste alors, selon nous, à maintenir, certes, le système de durée limitée de stationnement, mais à titre payant avec un temps maximum et une progressivité importante de la tarification. Ce système est très répandu dans de nombreuses villes. Il conduirait à éviter un trop grand afflux de véhicules automobiles en centre-ville en dissuadant bon nombre de Brétignolais, peu éloignés du centre, d'utiliser inutilement leur véhicule pour s'y rendre alors qu'ils peuvent aisément emprunter d'autres modes de déplacement, le plus souvent la marche à pied et, pour les déplacements un peu plus longs, le vélo, à assistance électrique ou non.

Une place plus grande serait ainsi donnée aux autres usagers, notamment aux modes actifs (cyclistes, piétons...), mais aussi aux transports collectifs, qui doivent pouvoir circuler plus aisément. Cela permettrait aussi, dans certaines voies du centre, de rétablir une circulation à double sens ou, pour le moins, de faciliter

la circulation des cycles à double sens (doubles-sens cyclables) par un élargissement de la partie roulante de la chaussée.

Mais, pour assurer le plein succès d'une telle politique et renforcer le caractère convivial de celle-ci, la mise en place planifiée et progressive de zones de circulation apaisée (aires piétonnes, zones de rencontres, zones 30...) s'avère nécessaire. Ainsi, pour prendre l'exemple de la place du 11 Novembre et de ses abords, sur lesquels nous avons beaucoup travaillé, nous pensons qu'elle doit être débarrassée de tout stationnement (sauf vélos et handicapés) au profit d'un aménagement attractif pour les habitants et adapté aux impératifs du réchauffement climatique, avec une mise en aire piétonne de la place elle-même et une mise en zone de rencontre d'un bon nombre de rues adjacentes. Contrairement aux craintes souvent exprimées mais ensuite apaisées, un tel aménagement ne peut que favoriser l'épanouissement du commerce de centre-ville. Les dérogations habituelles à ces nouvelles règles devront bien entendu être accordées, mais avec discernement.

Ceci doit être un des chantiers importants de la nouvelle mandature qui commence. Nous souhaitons y être associés.

Brèves



Tombés, les panneaux !

Avec l'aide de l'association Paysage de France, l'Ademub avait signalé en 2012 à la mairie et à la préfecture des panneaux illégalement installés. Ils se situaient en bordure de bretelle d'accès à la Francilienne, direction Versailles, le long de la

piste cyclable, dans une zone boisée où aucun panneau n'est autorisé. Nous nous réjouissons des arrêtés pris au printemps par l'actuel maire, qui mettaient en demeure les afficheurs de démonter ces installations. Les démontages sont rapidement intervenus, sauf pour deux enseignes. Désormais, Brétigny est plutôt épargnée par les panneaux illégaux de grande taille, par rapport aux autres villes de l'agglomération. La D19 sur la partie brétignolaise est dépourvue de panneaux de la base aérienne jusqu'à la zone maison Neuve, et nous souhaitons qu'elle le reste. Nous suivons maintenant attentivement les décisions prises au Plessis- Pâté où l'équipe semble très concernée.

Un Agenda 21 à Brétigny, pourquoi et comment ?

Le nouveau conseil municipal s'est engagé à réaliser un Agenda 21. Il nous a semblé utile de rappeler ce que cela signifiait et en quoi cela impliquait tous les Brétignolais.

Mise en avant à l'occasion du sommet international de Rio (1992), la notion d'Agenda 21 a, depuis lors, fait son chemin dans notre pays. Un certain nombre de régions, de départements, de communes et de communautés (dont celle du Val d'Orge) ont aujourd'hui élaboré un Agenda 21. Il va de soi que la démarche n'a pas de connotation partisane et supporte une continuité au-delà de l'alternance possible au sein d'un exécutif.

Un Agenda 21 est un plan de **développement soutenable** qui se décline en 3 volets : **un volet économique, un volet social et un volet environnemental.**

Il s'agit donc de concevoir l'avenir d'un territoire en respectant un certain équilibre entre les différentes attentes de la société, veiller à ce que les améliorations, perçues comme telles à court terme, n'entraînent pas des dommages irréparables qui compromettent le bien-être à long terme. L'évidence apparente de la proposition s'avère plus difficile à réaliser quand on entre dans le détail.

Les actions peuvent être classées selon leur caractère plus ou moins prioritaire, comme, entre autres, toutes les actions destinées à lutter contre le réchauffement climatique.

L'Agenda 21, en concertation permanente avec les représentants de la société civile (professionnels, associations...), les élus et les

administratifs, va donc dresser une liste d'objectifs à atteindre pour chacun des trois volets qui le composent, en fixant pour chacun un horizon de réalisation. La procédure commence souvent par la désignation d'un bureau d'études spécialisé qui sera chargé, en un temps fixé d'avance, de mener à bien l'élaboration de l'Agenda, en commençant par un diagnostic, puis en fixant des objectifs et un certain nombre d'actions à réaliser pour atteindre chacun de ces objectifs.

Une concertation permanente

La concertation permanente est un élément essentiel de l'Agenda 21, car il ne s'agit pas de réaliser un plan « à la soviétique » ou même comme pouvaient l'établir les technocrates de la 5^{ème} République durant les Trente Glorieuses. Il s'agit de réaliser un consensus de la société sur les objectifs mais aussi (c'est essentiel) de faire remonter les besoins et les priorités ressenties par les acteurs de la société. Ce qui a conduit à une démarche formalisée connue sous le nom de « **démocratie participative** ».

Plusieurs catégories d'acteurs sont concernées par l'Agenda 21 : d'abord la Ville, son personnel, ses divers partenaires, publics et privés, et la population dans son ensemble.

Depuis sa conception, en 1992, l'Agenda 21 a subi fortement une double contrainte : la nécessité de contenir le changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, et

l'épuisement progressif des énergies fossiles.

L'Europe connaît d'autres contraintes : la crise économique persistante, la prolifération du sous-emploi et l'endettement, qui pèsent sur les budgets et peuvent conduire à sous-estimer le volet environnemental. Cependant, à l'usage, le volet environnemental est souvent un facteur d'emplois et de progrès économique. La contradiction n'est qu'apparente. On préconise généralement d'inclure, dans un Agenda 21, la mise en place d'un Plan climat, précédé d'un Bilan carbone.

Pour ce qui concerne une municipalité, il nous semble indispensable que le suivi de la réalisation des actions prévues à l'Agenda 21 soit assuré par un **comité de suivi** ou un **observatoire participatif**, organe indépendant, animé par une équipe de personnes compétentes extérieures à la municipalité. **Un tableau de bord** issu des préconisations de l'Agenda 21 permet d'évaluer l'état d'avancement de chaque action et de juger des correctifs à y apporter.

Enfin, il va sans dire que la réussite de l'Agenda 21 dépend aussi de l'investissement du personnel communal, premier concerné avec les élus. Et la nomination d'un **référént Agenda 21** parmi les employés municipaux peut concourir à cet effet.

BULLETIN D'ADHÉSION POUR 2014

Tarifs actuels de cotisation annuelle :

Simple **15 euros** - couple **22 euros** - petit budget : **8 euros** - Soutien : **35 euros (un reçu sera envoyé pour permettre la déduction fiscale accordée aux adhérents des associations de défense de l'environnement)**

ADEMUB - Président : Dominique Deboise - Siège : 96 rue du Docteur Babin - 91220 Brétigny-sur-Orge
Trésorier : Hubert ANQUETIN, 30 rue de l'Orge - 91220 Brétigny-sur-Orge

NOM : **Prénom :**

Adresse :

Courriel : **Tél :**

J'adhère (ou renouvelle mon adhésion) à l'ADEMUB pour 2014. Ci-joint ma cotisation de Euros

(le chèque à l'ordre de l'ADEMUB doit être envoyé à Hubert ANQUETIN, trésorier).