

## Sommaire

### Page 1

#### Editorial

✘ *Ademub Infos : N°50 !*

### Page 2 à 5 : DOSSIER

**Les transports en Ile-de-France**

### Page 2

✘ *Ile-de-France : les projets sont-ils à la hauteur des enjeux ?*

### Page 3

✘ *Quel avenir pour les circulations douces ?*

### Page 4

✘ *Que sera l'automobile de demain ?*

### Page 5

✘ *Un grand stade de rugby controversé*

### Page 6

✘ *Eco-quartier Clause-Bois Badeau : bilan et perspectives*

### Page 7

✘ *Brétigny, ton patrimoine fout le camp !*

### Page 8

✘ *Assemblée Générale annuelle de l'ADEMUB*

✘ *Film-débat le 20 février 2014 : AU NOM DE LA TERRE.*

## 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

# ADEMUB INFOS : Numéro 50 !

L'ADEMUB vous présente ses meilleurs vœux pour cette nouvelle année 2014. Nous espérons pour vous et votre famille que vos espérances seront comblées tant au niveau personnel que professionnel et ce en dépit d'une situation économique qui reste très difficile. Nous invitons nos adhérents à venir nombreux à notre prochaine assemblée générale le 8 février prochain et nos lecteurs à participer au débat qui suivra sur **la transition énergétique et les transports**.

Pour notre association, les anniversaires se suivent : hier nous fêtions nos 20 ans d'existence. Aujourd'hui nous fêtons notre cinquantième numéro d'Ademub-Infos. Replongeons-nous dans notre premier numéro, paru en **juin 1996** : «La population à Brétigny pour l'an **2015** prévue par le plan municipal à 35 000 ou 40 000 habitants, est excessive». 2015, nous y sommes presque. Depuis 1996 des dizaines d'hectares de terres agricoles ont été urbanisés, nous nous acheminons vers une commune de 30 000 habitants lorsque le quartier Clause sera achevé et à nos yeux, c'est encore et toujours excessif même si nous pensons que notre action a contribué à modérer les ambitions des uns ou des autres.

Nous pourrions aussi fêter un autre anniversaire important : à Brétigny, nous sommes dans l'expectative d'un agenda 21, conçu en tenant compte des règles de démocratie participative qu'un tel projet implique. Eh oui 21 ans déjà que « Les collectivités territoriales sont appelées, dans le cadre du chapitre 28 de l'Agenda 21 de Rio, à mettre en place un programme d'Agenda 21 à leur échelle, intégrant les principes du **développement durable**, à partir d'un **mécanisme de consultation de la population** (source Wikipédia). Et bientôt 15 ans que la **loi «Voynet»** a mis en place en France les outils administratif et législatifs. Ce sera donc un « non-anniversaire » !

Une nouvelle étape a été franchie pour ce qui concerne le **PLU**, le rapport de l'enquête publique a été rendu et malheureusement les considérations de préservation de l'environnement y comptent moins que les demandes de particuliers à urbaniser un peu plus à leur profit. Aujourd'hui, à la veille d'échéances électorales locales, nous appelons les futurs candidats à s'engager :

- Pour une véritable inflexion en matière de préservation des zones vertes et des terres agricoles et pour prendre en compte les dispositions que nous avons énoncées depuis un an
- Pour un véritable plan de transition énergétique, notamment pour les bâtiments publics
- Pour accélérer la mise en place de parcours de circulations douces et la prise en compte du handicap dans la ville.

Notre campagne sur **la transition énergétique** se poursuit et notre assemblée générale sera suivie d'un débat sur les transports, sujet brûlant dans notre ville. Outre les difficultés de circulation que nous subissons, nous sommes très dépendants de nos transports collectifs, de leur qualité, de leur capacité à nous acheminer aisément jusqu'à nos lieux d'activité. Réduire l'usage de la voiture, améliorer la desserte en transports publics, réduire la consommation énergétique de nos modes de déplacement, telles sont les pistes que nous explorerons ensemble.

## Ile-de-France : les projets sont-ils à la hauteur des enjeux ?

En matière de transition énergétique et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, les déplacements et transports représentent dans notre région un secteur majeur à prendre en compte. Dans le SDRIF (Schéma directeur de la région Ile-de-France) comme dans le PDU (Plan des déplacements urbains), documents récemment adoptés<sup>(1)</sup>, le Conseil régional fixe des objectifs et prévoit des projets. Mais ceux-ci sont-ils à la hauteur des enjeux ?



Dans les premières pages du SDRIF, on peut lire que la facture carbone des activités en Ile-de-France représente 79Mt équivalent CO<sub>2</sub> dont 48% de ce total pour les transports. Aux 79 Mt, il faut ajouter les 44 Mt équivalent CO<sub>2</sub> qui proviennent des visiteurs : 2 aéroports internationaux (Orly et Roissy) pour un mouvement de 83 Millions de passagers par an.

Afin de réduire de manière drastique ces émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que les autres pollutions et nuisances dues aux transports, le SDRIF définit 4 objectifs :

- Moderniser et optimiser les réseaux existants pour satisfaire les besoins immédiats des Franciliens,
- Répondre aux déplacements de banlieue à banlieue,
- Organiser l'offre de transports collectifs dans la grande couronne afin d'assurer les dessertes des bassins de vie et les liaisons de pôle à pôle,
- Promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité

**1 - Pour fiabiliser les réseaux actuels,** le SDRIF prévoit de pallier à l'hétérogénéité du trafic ferroviaire : les trains omnibus, les grandes lignes et le fret utilisent les mêmes voies. Pour l'amélioration des conditions de

transport, des grands projets sont inscrits : prolongement du RER E à l'ouest, nouveau tunnel central pour désengorger le tronc commun des RER B et D entre les Halles et la Gare du Nord, création d'une paire de voies supplémentaires entre Juvisy-sur-Orge et Paris-Austerlitz, ou encore création d'une voie nouvelle en surface pour le RER D dans le secteur de Gonesse.

Pour compléter les réseaux actuels, le SDRIF veut développer des lignes de tramways et de TCSP (transports collectifs en site propre).

**2 - De même, l'amélioration du système de transport** passe par la création de lignes permettant des liaisons de banlieue à banlieue ce qui devrait réduire l'utilisation de la voiture. Cette amélioration s'appuie sur la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express et sur le prolongement de lignes existantes : par exemple prolongement de la ligne 4 jusqu'à Bagneux, de la ligne 14 jusqu'à Mairie de St Ouen pour désengorger la ligne 13 ... Le réseau du métro passera ainsi de 220 km en 2012 à plus de 440 km en 2030.

**3 - Autour de certaines gares, un réseau de lignes de tram-train** (Massy-

Evry, Tangentielle Nord Epinay-sur-Seine Le Bourget, Tangentielle Ouest Saint-Cyr Saint-Germain-en-Laye) permettra de mieux desservir la moyenne et la grande couronne.

Le SDRIF veut développer le tramway et envisage la réalisation d'une douzaine de lignes : prolongement des T1, T3, T4 ... création du T7 Villejuif-Juvisy dont la section Villejuif-Athis-Mons est entrée en service à la mi-novembre 2013 ; d'autres lignes compléteront ce dispositif.

**4 - Le SDRIF fait également mention des modes alternatifs au véhicule particulier,** car le réseau routier est complètement saturé à certaines heures. Ce développement doit permettre de réduire l'usage de la voiture, notamment pour les déplacements de banlieue à banlieue et ainsi réduire les nuisances sur notre environnement.

Le SDRIF prévoit la nécessité d'aménager des boulevards urbains en voirie multimodale. Il souligne également l'importance de constituer un réseau régional d'itinéraires cyclables, des aires de stationnement afin de renforcer la place du vélo en Ile-de-France et d'en faire un mode de transport à part entière.

*(Suite en page 3)*

(Suite de la page 2)

« Le principe du partage multimodal de la voirie initié par le PDUIF (Plan de déplacements urbains en Ile-de-France) doit devenir la règle générale. » (SDRIF page 107)

### Du bon... et du moins bon !

La transition énergétique n'apparaît pas comme une cause de tel ou tel projet ou orientation indiqués dans le SDRIF. Il n'est pas fait mention non plus de rechercher de nouveaux modes de déplacement ou transport utilisant des énergies renouvelables. Vu l'accent mis sur les transports en commun, les besoins en électricité par exemple seront encore plus importants : mais d'où viendra cette électricité ?

Il n'est pas fait mention de manière explicite, dans le SDRIF, de la transition énergétique comme élément déterminant dans les choix effectués en faveur de tel ou tel mode de transport ou de telle ou telle énergie utilisée, qu'il s'agisse de l'électricité ( et de son origine) ou des énergies renouvelables. Cependant, le principe, énoncé dans le SDRIF selon lequel il faut : « **concevoir des transports pour une vie moins dépendante de l'automobile** » nous paraît tout à fait positif.

Développer des liaisons de banlieue à banlieue par des transports en commun fiables et fréquents désengorgera les liaisons par la capitale, alors qu'actuellement il faut souvent passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Et remplacer le véhicule particulier par des transports en commun pour de tels trajets permettra de réduire de façon non négligeable l'impact sur l'environnement, de pallier aux pertes de temps et au stress causés par ces embouteillages.

<sup>(1)</sup> Le SDRIF est le document qui planifie le développement et l'évolution de la région à l'horizon 2030. L'Etat vient d'approuver celui-ci par décret publié au Journal officiel le 28 décembre 2013.

## Quel avenir pour les circulations douces ?

**Quasi absent du paysage il y a encore quelques années, le vélo connaît un retour en grâce progressif, surtout au coeur des villes. Mais beaucoup reste à faire pour lui donner la part qui lui est due, alors que les piétons voient la leur, bien plus importante, augmenter encore.**

En Ile-de-France, la part du vélo dans les déplacements a doublé en 10 ans (2001 à 2010), mais elle reste faible : 1,6%, même si ce pourcentage est plus élevé dans Paris et sa proche banlieue. Dans le même temps, la marche à pied est passée de 34,1% à 38,7% du total. Et le vélo n'est plus seulement un outil de loisir, puisque sa part dans les déplacements liés au travail fait un bond en avant. C'est bien, mais nettement insuffisant !



Car il faut savoir qu'un trajet sur deux en voiture fait moins de 3 km et qu'un sur quatre fait moins de 1 km. Et, quand on sait que la voiture consomme 57 % de l'énergie liée aux transports et que ces transports représentent à eux seuls plus du quart des émissions de gaz à effet de serre, une conclusion s'impose : tout doit être fait pour doper le vélo et la marche à pied dans les déplacements sur les courtes et moyennes distances.

Des efforts, on en a fait ces dernières années, surtout dans les villes. La Région a mis en place une politique en faveur du vélo, notamment au travers d'un plan des déplacements urbains (PDU). Certaines agglomérations et certaines villes ont fait de même. Il existe même un Club des villes et territoires cyclables dont fait partie la région Ile-de-France, mais ni l'Agglomération du Val d'Orge ni aucune de nos villes. Au niveau national, on a nommé un «*Coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo*» alias «*Monsieur Vélo*». Celui-ci vient d'initier une révision du Code de la route pour favoriser encore

plus cyclistes et piétons. Ce Plan d'action en faveur des modes actifs (c'est ainsi qu'on appelle maintenant les circulations douces) comporte plusieurs mesures comme, par exemple, la généralisation du «*tourne-à-droite*» pour cyclistes au feu rouge, la généralisation des doubles-sens cyclables en milieu urbain, la circulation des cyclistes en milieu de voie trop étroite en zone apaisée et un panneau d'interdiction d'y dépasser les cyclistes, l'amélioration de la mobilité des handicapés, la proportionnalité des peines (moins cher pour les cyclistes), une pénalisation plus importante des comportements agressifs des automobilistes, etc.

Mais ce qui manque le plus, outre une forte volonté politique, ce sont surtout les moyens. Or, aménager des itinéraires cyclables et piétonniers coûte souvent beaucoup moins cher (parfois un simple panneau et un peu de peinture sur la chaussée suffisent) que certains investissements de prestige.

Dans le Val d'Orge, il était prévu, en 2006, d'aménager 50 km d'itinéraires cyclables communautaires structurants. Nous en sommes loin aujourd'hui et la situation est bloquée depuis plusieurs années. L'ADEMUB et la FCDE (Fédération pour les circulations douces en Essonne) ont fait de nombreuses propositions d'itinéraires, que l'Agglomération tarde bien à prendre en compte.

A Brétigny, il faut reconnaître que des efforts ont été faits. Il suffit, pour comparer, de regarder ce qui ne se fait pas à côté. Nous n'y sommes pas pour rien. La circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre...) gagne du terrain, on voit apparaître, non sans peine, des doubles-sens cyclables. Mais il y a encore beaucoup à faire, également en matière de stationnement, et nous nous y emploierons activement dans les prochaines années.

**Alors, quand vous mettez-vous au vélo ? C'est facile, agréable et bon pour la santé et l'environnement !**

## Que sera l'automobile de demain ?

**Diverses techniques devraient permettre de réduire la consommation d'énergies fossiles de nos «chers» véhicules automobiles. Mais sera loin de suffire et il faudra surtout réduire la part de l'automobile dans les déplacements.**

Objectif CO<sub>2</sub> : En 1995, le niveau moyen d'émission d'une automobile se situait aux alentours de 185 g CO<sub>2</sub>/km (grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre).

En 2003, l'ACEA (**A**ssociation des **C**onstructeurs **E**uropéens d'**A**utomobiles) obtenait un niveau de 163 gCO<sub>2</sub>/km, mais l'objectif final d'environ 45 gCO<sub>2</sub>/km en 2050 (cf facteur 4)\* reste très difficile à atteindre. En 2012, les émissions moyennes du secteur automobile en Europe, avec 132,2 gCO<sub>2</sub>/km, ont reculé de 2,6 % . Ce n'est bien sûr pas suffisant, mais en travaillant sur une meilleure pénétration dans l'air, des frottements réduits, des composants allégés pour nos autos de demain, on fera encore reculer le niveau de nos émissions polluantes... si le nombre de kilomètres parcourus n'augmente pas.

Le travail des ingénieurs a permis l'apparition, dès 2011, du moteur hybride Diesel à moins de 100 gCO<sub>2</sub>/km avec une consommation de 3,8 L/100 km. Aujourd'hui on nous propose des moteurs à 79 gCO<sub>2</sub>/km avec une consommation de 3,5 L/100 km.

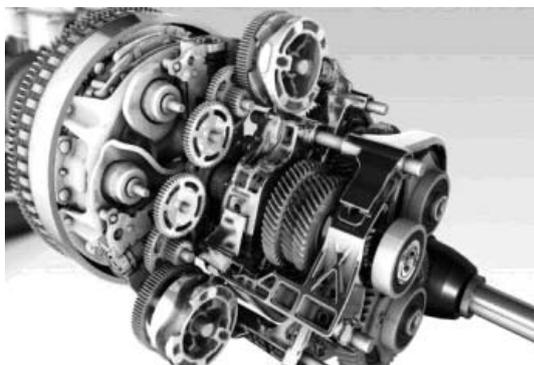
Les constructeurs européens appuient leur stratégie sur 4 piliers : le déploiement de la mobilité électrique, la poursuite de la recherche de l'excellence des moteurs Diesel, un renouvellement en profondeur de la gamme essence, le 3 cylindres essence (H4Bt) et aussi l'introduction de transmissions automatiques sobres.

• La gamme de véhicules électriques accessibles à tous et faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub> (égal ou inférieur à 60 gCO<sub>2</sub>/km). Rappelons ici que douze villes ont été mobilisées pour déployer un réseau de bornes publiques de recharge : Bordeaux, Grenoble, Rennes, Nice, Angoulême, Aix-en-Provence, Orléans, Paris, Rouen, Strasbourg, le Havre et le Grand Nancy.

• Certains véhicules Diesel n'émettent plus de particules et verront leur niveau de **NOx**\*\* réduit au même niveau que ceux des véhicules essence avec la génération Euro6. Apparaît aussi une nouvelle



**Moteurs Diesel «Euro6»**



**Boîte automatique à double embrayage**



**Apprendre l'éco-conduite**

gamme de motorisations basées sur un downsizing\*\*\*.

- Compter aussi avec l'ajout du Stop & Start (le moteur se coupe et redémarre automatiquement dans les bouchons).
- Compter aussi avec la récupération d'énergie au freinage.

D'autres innovations mécaniques ont également été développées combinant agrément de conduite et moindre rejet de CO<sub>2</sub> par amélioration des rendements mécaniques avec des frottements réduits: on peut citer la boîte automatique à double embrayage.

### **Développer l'éco-conduite**

L'éco-conduite regroupe les bonnes pratiques. Maintenir une vitesse régulière, anticiper plus afin d'éviter d'utiliser la pédale de frein, vérifier régulièrement la pression des pneus sont autant de nouveaux réflexes à adopter. Il existe des formations innovantes pour réduire sa consommation de carburant de 10 % (en moyenne).

**Dans le scénario le plus «optimiste» on aboutit à une division par 2,5 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 mais pas à une division par 4.**

*(suite à la page 5)*

(suite de la page 4)

Des économies importantes d'émissions devront donc aussi résulter d'un changement de nos comportements en matière de mobilité et d'urbanisation. Cela passe par une baisse du nombre de véhicules en service, par un renouvellement plus rapide des modèles (Diesel) et une réduction de la part de l'automobile dans les modes de déplacements au profit de transports collectifs non polluants et des circulations douces (vélo, marche à pied...). Enfin, la diminution des déplacements eux-mêmes doit être recherchée.

### Quelques explications sur les termes techniques



#### \* Facteur 4 :

C'est l'engagement écologique qui consiste à diviser par 4, d'ici à 2050, les émissions de gaz à effet de serre d'un pays.

#### \*\* Les NO<sub>x</sub> (= NO et NO<sub>2</sub>) :

Ce sont les gaz qui proviennent essentiellement de la combustion des combustibles fossiles et de quelques procédés industriels (production d'acide nitrique, fabrication d'engrais, traitement de surfaces, etc.). Ils sont principalement formés dans les chambres de combustion. Pour notre santé : Le NO<sub>2</sub> est toxique (40 fois plus que le CO, 4 fois plus que le NO). Il pénètre profondément dans nos poumons. Pour notre environnement : Le NO<sub>2</sub> intervient par effet indirect dans l'accroissement de l'effet de serre.

#### \*\*\* Downsizing :

Principe qui consiste à remplacer un moteur d'une cylindrée donnée par un modèle de cylindrée inférieure, tout en conservant sa puissance et ses performances.

## Un grand stade de rugby controversé

**C'est le site de Ris-Orangis/Evry (ancien hippodrome) qui a été retenu pour accueillir le futur grand stade de la Fédération française de rugby. Cette enceinte de 82.000 places devrait être achevée en 2017. Etait-ce vraiment souhaitable à cet endroit ? Les transports suivront-ils ?**



### Quelques chiffres...

Stade : 600 millions d'euros ; ouvrages et aménagements nécessaires à l'accès au stade : 118 millions d'euros.

### Affluence les jours de match...

Sur les 82 000 spectateurs qui sont attendus, 43 000 arriveront en transport en commun via les lignes RER C et D (surtout cette dernière). Des bus navettes entre la gare de Brétigny et le stade seront mis en place et des voies nouvelles seront ouvertes. 39.000 spectateurs arriveront par la route ; ils auront besoin de 13.000 places de parking environ à proximité du stade.

### Bien des questions restent posées...

Faut-il un grand stade de rugby ? Faut-il un grand stade à cet endroit-là avec toute l'urbanisation qui l'accompagne et les problèmes d'impact environnemental et principalement d'accès qui en découleront : **lignes D et C saturées, dysfonctionnements nombreux,**

travaux importants, longs et coûteux envisagés, Francilienne encombrée le samedi, jour de match ?

De plus, rien n'est dit sur la nécessité de mettre en place des aménagements pour les cyclistes et les piétons de provenance locale ou essonnoise. Or, un itinéraire cyclable départemental Orge-Sénart doit passer par le site.

Côté environnement, quel sort réserve-t-on au Bois de St-Eutrope, poumon vert du Centre-Essonnois, qui abrite des espèces de végétaux rares ? Rappelons qu'en 2004 un inventaire entomologique a été réalisé, à la demande de l'Agence des espaces verts, et concluait que seules une prise de conscience et une évolution profonde de la mentalité du citoyen pouvaient assurer un avenir au patrimoine biologique de la nature francilienne. **Nous en reparlerons.**



# Eco-quartier Clause-Bois Badeau : bilan et perspectives

**La première phase du quartier Clause arrive bientôt à son terme.  
Quelles réflexions nous inspire-t-elle et quelles leçons en tirer pour l'avenir ?**



L'accouchement fut difficile, le chantier ayant pris quelques années de retard au départ... et quelque 800 logements de plus au passage ! Cette première phase, la plus urbaine, nous apparaît très minérale et compacte. Minérales, les constructions qui bordent l'avenue Clause, où les immeubles, comme les habitants, parfois se touchent presque. Une impression certes atténuée par la présence de noues et de quelques alignements et bouquets de végétaux. Avec la clôture, systématique, de chaque pâté de bâtiments, cela donne l'impression d'une juxtaposition de lieux fermés, peu propice à la convivialité.

Minérale aussi la place Garcia Lorca, dans sa quasi-nudité et avec la masse sombre des immeubles qui la jouxtent. Pourquoi en sont absents les toitures et murs végétalisés ? Peu de continuité écologique. Et le côté architectural manque un peu d'originalité et d'esthétique.

**Contrairement à notre souhait, la voiture y restera omniprésente**, ce qui, là non plus, ne favorisera pas la convivialité. Pourquoi ne pas avoir conçu comme un grand espace de cheminement en continu la liaison entre la gare, la place Garcia Lorca et la médiathèque d'un côté et le jardin des Sorbiers de l'autre ? Ainsi, pourquoi avoir mis, comme un obstacle entre la place et la médiathèque, des voitures en stationnement et des bordures élevées, sans aucun passage piétonnier ?

Tout ce grand espace aurait pu être

**conçu comme un Forum**, une Agora, c'est-à-dire un lieu, certes de passage, mais aussi de rassemblement citoyen avec plus d'ombrages et quelques sièges. Il eût été mieux aménagé en totalité en zone de rencontre avec des piétons, prioritaires partout. Tout le quartier, voirie comprise, devrait être avant tout le royaume des piétons, marchant, devisant, jouant... et se reposant.

Heureusement, il y aura le jardin des Sorbiers et les 7 ha du parc, avec de la verdure, de l'eau, des promenades, des jeux et des animations. Très bien en été pour créer la convivialité, mais en hiver ? La maison des Sorbiers suffira-t-elle ?

Côté énergie, vu le retard, rien que de très banal aujourd'hui avec des bâtiments BBC, seul un immeuble de 54 logements étant en énergie passive. Un bon point pour la chaufferie au bois à approvisionnement local. Mais on aimerait y voir plus de solaire.

**Et demain ?** L'habitat devrait y être plus diversifié, avec un effort en matière architecturale et la présence de verdure sur les murs et les toitures. Les fameux «doigts verts» (3 ha de verdure en continu) et les noues, à soigner particulièrement, apporteront trame verte et trame bleue <sup>(1)</sup>. Biodiversité et impératif climatique obligent. Voiries et bâtiments devront être de couleur claire pour éviter la surchauffe (effet albédo) Comme sont prévus mêlés habitat et

activités, nous n'aurons plus de zonage qui, aujourd'hui, oblige tout le monde à des déplacements continuels et inutiles. Tout sera à proximité.

Pour les déplacements, il faudra, cette fois-ci, faire preuve de plus de hardiesse et combattre le stationnement permanent en laissant les voitures en lisière (ça se fait ailleurs). Priorité partout aux piétons et aux cyclistes.

Côté énergie, les bâtiments à énergie positive devront être la règle. Mettra-t-on encore des baignoires dans les logements ? D'autres mesures originales devront être prises : réutilisation des «eaux grises» dont on récupérera les calories, bannissement de tout traitement chimique, généralisation du compostage, etc.

Avec pas moins de 6 000 à 7 000 habitants à terme (chacun sait que nous en souhaitons moins), l'impact sur l'environnement va être fort. Autant s'y préparer et tout faire pour en limiter les effets.

<sup>(1)</sup> Le projet prévoyait, au départ, 13 ha d'espaces verts. Où se trouveront les 3 ha manquants ?

## Brétigny, ton patrimoine fout le camp !

**Le pavillon des Sorbiers restauré** fait l'objet de toutes les attentions et quelques manifestations s'y déroulent depuis quelque temps. Mais que fait-on des autres éléments remarquables de notre patrimoine bâti ? Certains d'entre eux se trouvent dans un état d'abandon tel qu'ils sont menacés de disparition.

**C'est d'abord le cas du pigeonnier du parc du château de la Fontaine** et du site qui l'entoure. Ainsi, non seulement le pigeonnier, envahi par la végétation et raviné par les pluies, menace ruine, mais c'est l'ensemble qui se dégrade, victime d'un vandalisme récurrent favorisé par l'état d'abandon et la destruction des clôtures. Divers objets jonchent les pièces d'eau, notamment les barrières qui y ont été jetées et servent au franchissement du ruisseau. Ce site exige une intervention urgente pour le préserver d'une détérioration rapide. Et quid de la ferme, en partie en ruines et à l'abandon elle aussi entre autres à cause de l'incurie du département.

Ajoutons-y **le château de Rosière et celui de La Garde Depas**, dont l'état suscite beaucoup d'inquiétudes. Certes, la Ville vient tout juste de les acquérir après de longues négociations avec l'Etat, qui n'ont que trop duré. Mais il va maintenant falloir les préserver, eux aussi, d'une dégradation accélérée. Le coût risque d'en être élevé. Mais des choix devront être faits pour permettre aux Brétignolais de bénéficier de locaux qui manquent tant dans notre ville. Les associations revendiquent depuis longtemps une maison des associations qui devrait leur permettre de disposer d'un espace propre pour ranger documents et matériel et de salles pour se réunir.

Une meilleure répartition des investissements permettrait de **valoriser le patrimoine des divers quartiers de Brétigny**.

## Le PLU adopté, restent les incertitudes...



Le 17 décembre, le Conseil municipal a adopté le PLU révisé (Plan Local d'Urbanisme). Celui-ci suscite parmi nous bien des inquiétudes. Certes, après le laxisme du PLU de 2007, on peut constater des progrès dans la lutte contre l'urbanisation folle des dernières années. On peut dire aussi que l'essentiel des espaces disponibles (Bois-Badeau, Maison Neuve, ex-Base aérienne) a été ou va être construit. **Encore ne sait-on pas grand chose pour la base aérienne**. Mais, justement, pour éviter toute pression foncière nouvelle, insuffisantes sont les mesures prévues pour protéger nos espaces naturels, notamment nos espaces humides, et nos espaces agricoles, très menacés. Pratiquement toutes nos propositions à ce sujet ont été rejetées. C'est bien pourquoi nous avons donné un avis défavorable. A signaler : l'avis défavorable donné également par la Chambre interdépartementale d'agriculture.

Et une grande **incertitude demeure** sur le sort qui sera réservé au centre-ville, principalement à toute **la zone qui entoure la place du 11 novembre et l'école Jean Jaurès**. Il a été demandé à l'école d'architecture de Marne-la-Vallée

de plancher sur l'aménagement futur de cette zone, mais nous ignorons avec quel cahier des charges. Précisons à ce sujet que la mairie avait sollicité, il y a quelques mois déjà, l'avis de l'ADEMUB sur le réaménagement de la place du 11 novembre, notamment en ce qui concerne les déplacements.

Pour les **Joncs marins**, on attend que l'**Agence régionale des espaces verts**, organe de la Région, **prenne enfin les initiatives nécessaires** au déblocage de ce dossier. Un dossier difficile, puisqu'il s'agit de régler enfin le problème de l'habitat des «gens du voyage» sédentarisés, qui occupent une partie de ce secteur boisé où ils ont construit des habitations illégales. Ils ont d'ailleurs exprimé une forte demande à ce sujet au cours de l'enquête publique.

Il faut savoir également que ce PLU sera le dernier. Dans le train des dispositions qui seront prises lors de la phase III de la décentralisation, la compétence des PLU passera aux intercommunalités ; on parlera alors de PLUI pour « **Plan local d'urbanisation intercommunale** ».

# Assemblée Générale Ordinaire annuelle de l'ADEMUB

**Le samedi 8 février 2013  
à 14h15, salle Robert Barran**

*(Rue du Bois de Châtres, à côté de l'école Langevin-Wallon)*

## • **Ordre du jour de l'Assemblée Générale**

*# Rapports d'activité et d'orientation.*

*# Rapport financier, budget prévisionnel et fixation de la cotisation 2015.*

*# Renouvellement partiel du Conseil d'administration.*

À 16 h 30, suite à l'Assemblée Générale...

## • **Débat public : Transports et déplacements en Ile-de-France**

*Avec la participation de Maryvonne Noël de la FCDE (Fédération des circulations douces) et d'un(e) spécialiste de la question*

Les transports sont la deuxième source de consommation d'énergie en France. L'énergie dépensée chaque année dans ce secteur correspond à 50 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep), la route représente 80,6% de la consommation d'énergie des transports, le transport ferré 1,7% seulement.

Comment en Ile-de-France lier transports de qualité et transition énergétique ?

## Film-débat le 20 février 2014

**à 20 h 30 à Ciné 220**

**« AU NOM DE LA TERRE »**

**Un film de Marie-Dominique Dhelsing consacré à l'agro-écologiste Pierre Rabhi**

Pierre Rabhi est paysan, écrivain et penseur. Il est l'un des pionniers de l'agro-écologie en France, engagé depuis quarante ans au service de l'Homme et de la Nature. Ce film retrace l'itinéraire d'un « sage », du désert algérien à son expertise internationale en sécurité alimentaire. L'histoire d'un homme et de sa capacité hors du commun à penser et à agir en fédérant ce que l'humanité a de meilleur pour préserver notre planète des souffrances qu'elle subit.

**Débat après le film :**

**« L'agriculture aujourd'hui et demain »**

**avec Xavier Guimar, chercheur à Agro-Paris-Tech et**

*(sous réserve) la réalisatrice du film*

### **BULLETIN D'ADHÉSION POUR 2014**

#### **Tarifs actuels de cotisation annuelle :**

Simple **15 euros** - couple **22 euros** - petits budgets : étudiants, personnes en difficulté, **8 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).**

Pour toute information, consulter le site [www.ademub.asso.fr](http://www.ademub.asso.fr) ou téléphoner  
au 01 64 56 36 17 ou au 01 60 84 19 10