



# ***Requalification du centre-ville de Brétigny***

## **Les revendications et propositions de l'ADEMUB**

### **Sommaire**

Etat des lieux .....	1
1- Bref rappel historique .....	1
2- Les événements majeurs qui marquent de manière indélébile notre époque actuelle.....	2
1. Les émissions de gaz à effet de serre et le dérèglement climatique .....	2
2. L'artificialisation des sols et la perte de biodiversité .....	3
3. La déprise commerciale.....	3
La politique de requalification du centre ville.....	3
1. Les mesures envisagées par les pouvoirs publics pour la requalification du centre-ville.....	3
2. Périmètre du plan de zonage UCV1 + UCV2 .....	4
1. Zone UCV 1 ET 2 (CV = centre-ville).....	4
2. Les zones UCV1 et UCV2-le périmètre .....	4
3. Les premiers enjeux fixés par le Conseil Municipal.....	5
Nos revendications .....	5
1. Rappel des engagements nationaux .....	5
2. Rappel des principes intangibles qui fondent notre action et nos revendications.....	6
3. Nos demandes concernant le centre-ville de Brétigny .....	6
4. Nos demandes concernant les transports collectifs .....	8
En conclusion,.....	8

### **ETAT DES LIEUX**

#### **1- Bref rappel historique**

Depuis que sont apparues nos villes, dès le haut Moyen Age, celles-ci se sont organisées autour d'un centre, généralement une place, avec un marché(une halle) et des commerces, et le siège du pouvoir (la mairie). (Le maire fait son apparition au XII siècle)

Cette place centrale jouait le rôle de lieu d'échanges, de rencontres, de rassemblements, de festivités, un lieu de vivre ensemble, où se partageaient également les informations. C'était la continuité de l'Agora chez les Grecs, du Forum chez les Romains.



Cette situation demeura une réalité très forte, jusqu'au milieu du 20e siècle.

Puis apparut, entre autres, la voiture automobile qui prit une place de plus en plus prégnante dans les déplacements de nos pays et, surtout, de nos cités. Avec les conséquences de plus en plus graves qui marquent notre époque. C'est le Léviathan des temps modernes.

Dès les années 1950, l'invasion devint croissante. Nos centres-villes, de plus en plus occupés, se retrouvèrent de plus en plus congestionnés, par ces nouveaux envahisseurs. On conçut alors des villes pour la voiture, qui en vint jusqu'à occuper, avec les stationnements parasites, jusqu'à 70% de l'espace public. Nos places devinrent des parkings. Finis les rencontres, les échanges, la convivialité. La fête disparut pratiquement de nos places.

Alors surgit, dans l'esprit de quelques idéologues du commerce, cette idée géniale de créer des grandes surfaces commerciales à la périphérie des villes, à la place de nos champs, avec d'immenses parkings autour (l'idée de l'hypermarché est une idée française). Peu importe la distance à parcourir, notre chère voiture nous y conduirait et nous permettrait de faire toutes nos courses d'un seul coup. Une révolution !

Qu'en résulta-t-il ? Nos centres-villes, confrontés à cette concurrence déloyale, commencèrent à périr. Les commerces fermèrent les uns avec les autres. Les échanges se faisaient maintenant dans des centres commerciaux gigantesques, loin de la ville. Des échanges commerciaux avec une publicité tapageuse. C'était, et c'est toujours, la "fête" commerciale.

Nos centres-villes, toujours confrontés à ces mêmes problèmes d'encombrements, peinèrent à trouver une alternative. Seules les grandes villes parvinrent tant bien que mal à maintenir le vivre ensemble en adoptant des mesures draconiennes. Elles débarrassèrent leur centre de la présence de la voiture, rendant aux piétons et cyclistes ce qu'ils n'auraient jamais dû perdre.

Ce qui est pire, dans toutes ces zones pavillonnaires, qui ont proliféré à l'infini dans nos banlieues, proches ou lointaines comme dans certains immeubles de nos villes, c'est que les garages conçus pour abriter la ou les voitures familiales sont aujourd'hui tous trop exigus. Conséquence : les voitures, toujours en nombre croissant, occupent en quasi-totalité l'espace public, dont les trottoirs, et les garages servent de débarras ou d'atelier.

Bref, nous nous trouvons aujourd'hui dans une impasse totale dont il faudra bien sortir un jour par des mesures radicales.

## **2- Les événements majeurs qui marquent de manière indélébile notre époque actuelle**

### **1. Les émissions de gaz à effet de serre et le dérèglement climatique**

La voiture, par son omniprésence et sa prolifération, joue un rôle néfaste dans la ville et notamment dans les centres-villes.

Mais nous savons en outre qu'elle joue un rôle bien plus néfaste encore comme émettrice de polluants divers néfastes pour notre santé, et notamment de gaz à effet de serre, essentiellement de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le premier gaz responsable du réchauffement de la planète et du



dérèglement climatique. Elle joue un rôle majeur en ce domaine (21% des émissions de CO2 en France).

Pour cette seule raison, sa place en ville (souvent son omniprésence), plus particulièrement dans le centre et surtout l'hypercentre, est hautement préjudiciable.

Le réchauffement de la planète qui résulte des émissions de GES a pour effet une augmentation importante des températures, notamment durant les mois d'été, particulièrement ressenti dans les zones urbaines, notamment dans nos centres-villes où le milieu minéralisé et souvent dépourvu d'abris végétaux et d'eau, contribue à accentuer encore cette sensation caniculaire. D'où la nécessité de trouver des moyens de résister à ces excès de chaleur. C'est la **résilience**, qui exige la prise urgente de mesures de protection importantes.

## 2. L'artificialisation des sols et la perte de biodiversité

On assiste, surtout depuis quelques années, notamment dans nos villes et à leur périphérie, à une tendance à l'artificialisation des sols et à un appauvrissement de la biodiversité, qu'il s'agisse de la biodiversité végétale (mouvement lent et quasi-clandestin de "dévégétalisation" de la zone pavillonnaire), ou, par corollaire, de la biodiversité animale (flore et faune). Or, la biodiversité végétale (espaces verts) joue un rôle important, également en ville, pour résister au dérèglement climatique (résilience).

## 3. La déprise commerciale

Nous avons vu que le développement des grandes surfaces périphériques avait conduit à la désaffectation commerciale de nos centres-villes. Aux commerces traditionnels et à un petit artisanat de proximité ont succédé en trop grand nombre des agences bancaires, des sociétés d'assurance, des agences immobilières. Un bon nombre de marchés forains disparaissent ou s'affaiblissent. Et, pour couronner le tout, on assiste à un développement rapide de l'e-commerce, avec, à terme, un risque de disparition de toute vie sociale dans nos centres-villes.

# LA POLITIQUE DE REQUALIFICATION DU CENTRE VILLE

## 1. Les mesures envisagées par les pouvoirs publics pour la requalification du centre-ville

Depuis 2013, avec l'adoption du nouveau plan local d'urbanisme (PLU), la Municipalité envisage une opération de requalification du centre-ville.

Une zone spéciale a été créée à cet effet, classée **UCV1 et UCV2**, englobant le centre et l'hypercentre, pour parvenir à une meilleure maîtrise des sols et de l'urbanisation. Plus récemment a été adopté, puis élargi, un périmètre dans lequel a été instauré un droit de préemption commerciale. Celui-ci concerne plusieurs quartiers de la commune, principalement le centre-ville. Cette mesure a pour but de permettre à la Ville d'obtenir une maîtrise sur les nouvelles installations commerciales, afin de les orienter dans un sens plus conforme à l'intérêt général.

Plus concrètement, la Ville a, au cours de l'opération "Assises de la ville", menée en 2019, amorcé une première réflexion sur les mesures concrètes envisagées pour la requalification annoncée.



La requalification du centre-ville porterait principalement sur :

- la place du marché couvert,
- la place du 11 novembre et ses environs immédiats
- la rue de la Paix
- la place Chevrier
- le bd de la République

## **2. Périmètre du plan de zonage UCV1 + UCV2**

### **1. Zone UCV 1 ET 2 (CV = centre-ville)**

Cette zone correspond au centre-ville de Brétigny, à la fois sur la Zone UCV 1 ET 2 : définition (Extraite du règlement d'urbanisme) :

Partie ancienne du centre (UCV1) et la partie la plus récente en lien avec la gare RER (UCV2). Il s'agit d'une zone à caractère d'habitat mais également destinée à accueillir des fonctions qui participent à la mise en valeur du centre-ville : (commerces et services dans le périmètre d'implantation commerciale - P.I.C -, activités artisanales, équipements publics et privés).

### **2. Les zones UCV1 et UCV2-le périmètre**

Les zones UCV1 et UCV2 se trouvent à l'intérieur d'un périmètre dont on peut arbitrairement situer le point de départ entre la rue Pierre Mendès-France et la rue Saint-Pierre. Cette ligne suit un itinéraire qui, parallèle à la rue Saint-Pierre, englobe toute la partie habitée située à sa gauche, laissant ensuite sur sa droite la partie espace vert et agricole de la butte. Elle laisse, en haut, la zone regroupant église et cimetière, pour suivre la rue du Guet Saint-Pierre, puis la ruelle Saint-Pierre. Elle contourne le secteur abritant les services techniques, pour rejoindre la rue de la Mairie avant de passer sous le tunnel ferroviaire, puis longe la ligne de Chemin de fer par la droite, puis retour pour longer la voie de chemin de fer sur sa gauche jusqu'à la rue Jules Marquis, puis la rue Pierre Brossolette jusqu'à la moitié de la place Garcia Lorca. Elle englobe au passage, rue Pierre Brossolette, l'espace réservé pour le pôle gare de Brétigny.

Traversée ensuite des lignes de chemin de fer et de la rue Leblanc et continuité en diagonale jusqu'à la rue Maurice Boyau en englobant au passage le secteur catholique (église et groupe scolaire) et les alentours pour rejoindre le carrefour Boyau/Branly. Puis passage sur l'autre rive de la rue Edouard Branly pour rejoindre, face à l'école Jean Jaurès, la rue Stalingrad juste avant le rond-point du 8 mai 1945.

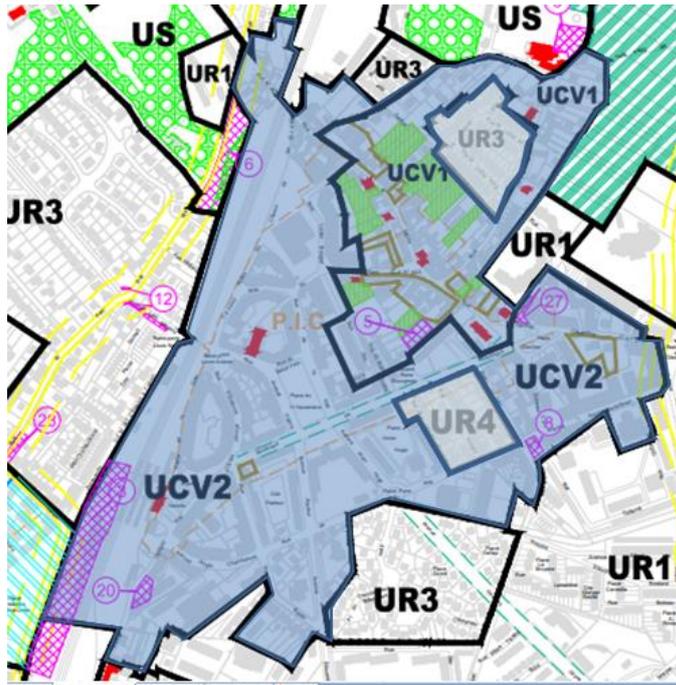
La ligne rejoint ensuite en diagonale la rue Louis Bréguet, puis, un peu plus bas, trace une nouvelle diagonale vers la rue Normandie-Niemen, pour rejoindre celle-ci. Le périmètre englobe le quartier Collenot en passant par la rue du même nom. Elle rejoint ensuite l'avenue Jean Mermoz. Passage ensuite à gauche du rond-point de la Citoyenneté, traversée de la rue Danielle Casanova, puis jonction avec la rue Mendès-France en traversant l'espace Jules Verne. Puis, peu avant la rue Danielle Casanova, elle bifurque à droite et, contournant le groupe d'habitations, elle termine à son point de départ.



Sont exclues de ce périmètre tortueux :

- deux zones **UR3** sur la colline Saint-Pierre (les maisons sises autour de la rue Martin Luther King, et celles traversées par la rue Waldeck-Rousseau)

- une zone **UR4** de maisons basses bordées par les rues Jean Jaurès, Jean-Jacques Rousseau et Voltaire entre le Bd de la République et la rue de Verdun.



### 3. Les premiers enjeux fixés par le Conseil Municipal

Les premiers enjeux fixés par le Conseil Municipal, en sa séance du 16 décembre 2019, dans le cadre d'une vaste opération de revitalisation du territoire (ORT), lancée par l'Agglomération Cœur d'Essonne, pourraient porter, à Brétigny, sur les actions suivantes :

- Lancer les études pour refaire la place du 11 novembre
- Etudier le déplacement du marché pour qu'il soit au cœur du flux de circulations et le remplacer éventuellement par un marché de plein vent
- Repenser le cas échéant la place actuelle du marché couvert
- Création d'une petite halle pour recueillir en particulier les commerces de bouche et un espace convivial
- Etudier la création d'une boutique éphémère pour les porteurs de projets essonniers.
- Compenser le stationnement par ailleurs
- Définir un périmètre de sauvegarde pour pouvoir préempter les baux commerciaux
- Aider à la création d'une association (coopérative solaire) entre les Brétignolais qui veulent décarboner leur énergie domestique et installer progressivement des sources d'énergie renouvelable sur les toits de certains bâtiments municipaux.

## NOS REVENDEICATIONS

### 1. Rappel des engagements nationaux

L'accord de Paris sur le climat de décembre 2015. La France aux côtés de 195 pays, s'est engagée à mettre en place des actions pour limiter le réchauffement climatique. L'objectif pour le moins ambitieux, mais nécessaire, est de **limiter l'augmentation des températures à 1,5°C d'ici à 2100**. Pour cela, chacun d'entre nous va devoir consentir des efforts notables pour réduire les émissions de carbone. **Si l'Europe veut pouvoir tenir ses engagements en faveur du climat, elle devra diminuer d'ici 2028 de 80% ses véhicules roulant au diesel ou à l'essence.**



## **2. Rappel des principes intangibles qui fondent notre action et nos revendications**

Une vie saine, harmonieuse et conviviale en milieu urbain, particulièrement dans nos centres-villes, repose sur :

- l'absence de pollutions et de nuisances, (pollution atmosphérique et des sols et de l'eau, déchets sur l'espace public, pollution lumineuse, pollution visuelle, pollution sonore...)
- un meilleur partage de l'espace public, en faveur principalement des piétons et des cyclistes, et des transports collectifs accessibles et gérés de manière rationnelle
- un apaisement des circulations, surtout en centre-ville, avec la généralisation des zones 30 (ville à 30 km/h), des zones de rencontre et des aires piétonnes.
- une libération de l'espace public de l'omniprésence des voitures et une maîtrise des stationnements, lesquels doivent, pour l'essentiel, prendre place hors de l'hyper centre
  - la priorité donnée à la proximité, d'où la nécessité de rapprocher les habitants de leurs commerces et services, et de privilégier ainsi les circulations douces (marche à pied et vélo)
  - la création et le développement d'espaces végétalisés et humides, d'aires de repos, insérés au cœur de la ville
  - Le développement des lieux de rencontre, d'échange et de festivité.
  - La mise en place d'un choix de commerces et services de proximité répondant mieux aux besoins des habitants
  - La préservation et la redynamisation d'un marché forain

## **3. Nos demandes concernant le centre-ville de Brétigny**

Fondées sur les principes énoncés ci-dessus, voici nos demandes :

- Pour lutter contre le trafic de transit, piétonisation de la totalité de l'hyper-centre, essentiellement la place du 11 novembre et ses environs proches, seuls étant admis le passage des lignes de bus et des véhicules de service ou d'urgence, l'accès des riverains à leurs garages respectifs, les livraisons (horaires précis et limités aux heures de faible circulation). Seuls seront admis également dans le centre et son entourage immédiat les vélos et toutes leurs déclinaisons, rollers, patinettes non motorisées et tous moyens de déplacement pour enfants, l'ensemble étant admis à vitesse modérée (contrôles). Des points de stationnement appropriés seront prévus pour ce type de véhicules, notamment pour tous types de vélos.
- Mettre au point des itinéraires de contournement de l'hypercentre pour éviter la circulation de transit. Par exemple, la rue Henri Douard et la rue du 19 mars pourraient passer en double sens (après étude de faisabilité).
- Un aménagement approprié doit être réalisé pour faciliter les rencontres, la vie collective et les festivités, dans un environnement apaisé et convivial. Présence d'espaces de repos.
- En matière d'éclairage, utilisation parcimonieuse du matériel le plus sobre en énergie, extinction de toutes les enseignes lumineuses aux heures de fermeture.





-Autant que possible, suppression de tout ressaut et autres différences de niveaux, causes fréquentes de chutes ; les séparations devront être arasées et se limiter à des bandes de séparation de même niveau, à l'exception des bandes spécifiques pour permettre l'accessibilité des personnes malvoyantes. Jouer au maximum sur les différences de couleurs et utiliser des marquages ludiques.

-Pour la résilience, privilégier au maximum la couleur blanche et les couleurs claires à l'instar des villes méditerranéennes (effet albédo).

#### **4. Nos demandes concernant les transports collectifs**

Les embouteillages aux heures de pointe sont un cauchemar pour des milliers de personnes. Des bus trop longs et trop lourds circulent, souvent vides, dans les petites rues qu'ils dégradent trop rapidement car la plupart du temps interdites aux plus de 3,5t.

-Le développement du réseau des transports collectifs devra être mieux adapté aux besoins. Il devra être moins polluant et rendu écologique, grâce à l'utilisation de l'énergie électrique, notamment solaire.

-Des navettes électriques, adaptées PMR, feront des boucles entre le centre et les différents parcs de stationnement pour amener les habitants les plus éloignés jusqu'au cœur de ville. Ce service devra être très économique pour l'utilisateur, surtout avec des formules d'abonnement.

-Des systèmes inspirés du Vélib' parisien seront mis en place. Ils permettent de se déplacer à vélo tout en profitant d'une grande liberté.

Rien ne sera plus comme avant. Il importe donc de prévoir une mutation dans la manière de concevoir et réaliser nos aménagements pour nous adapter aux nouvelles conditions climatiques en changement rapide et constant, rechercher en conséquence résilience et sobriété.

#### **EN CONCLUSION,**

Ce n'est pas à nous, habitants et usagers, associatifs ou non, de concevoir et étudier la faisabilité de nouveaux aménagements. Un ou plusieurs bureaux d'études, avec des urbanistes, des architectes, des climatologues, des écologues et autres spécialistes de l'aménagement au XXIe siècle, seront désignés pour nous proposer des aménagements conformes aux nouvelles conditions climatiques. Notre rôle consiste à proposer (c'est déjà le cas), à interroger, à examiner les propositions détaillées d'aménagements qui nous seront faites, à donner des avis et, si besoin, à contester ces propositions et réclamer des alternatives.

Brétigny, le 4 juillet 2022

Pour l'ADEMUB, Annick ROMECH, Présidente.