

N°7 juin-juillet 2000

INFOS-A- **SEOR**

1. PROJETS EN COURS SUR ORSAY.

- Aménagement de la Pacaterie .devis estimatifs en cours d'analyse,
- Fermeture du P.N. 20.et Aménagement du quartier du Guichet.

lundi 17 avril réunion pour l'aménagement du carrefour rue Racine/rue Charles de Gaulle La solution présentée par les riverains et l'ASEOR a été retenue,

Inauguration de la voie de déviation et fermeture du PN20 le 20 mai 2000,

- Boulevard de la Terrasse. Travaux terminés reste à revoir la circulation des piétons et des deux roues,

- Comité Local d'Information et de Surveillance (C.L.I.S.) de l'Usine d'incinération de Villejust . La réunion prévue le 5 juin 2000. a été reportée au mois d'octobre. L'ASEOR est membre de cette commission.

- Réunion du 30 mai avec Madame le Maire

Lors de la réunion de l'ASEOR avec Madame le Maire les points suivants, entre autre, ont été abordés :

- Bilan et efficacité des visites périodiques de quartier,
- Le Guichet

Enquête publique pour l'annulation du P.A.Z. (plan d'aménagement de zone) mi-septembre / mi- octobre 2000,

réunion le 28 juin pour le rond point rue Charles de Gaulle / Racine,
réunions prévues pour l'aménagement du quartier,

- Mondétour

le diagnostic de la voirie sera terminé prochainement,

la chaufferie des Ulis doit passer au fonctionnement au gaz,

-Le règlement de publicité :

mise en vigueur à partir de avril/mai 2001 (un délai légal de 2 ans est prévu entre l'approbation et la mise en application)

-Une réflexion sur le stationnement dans les quartiers du Guichet et de Mondétour est envisagée,

2. L'YVETTE

Une réunion a eu lieu avec le Président du Syndicat Intercommunal de l'Aménagement Hydraulique de l'Yvette (SIAHVY) le 7 avril 2000.

Au cours de cette réunion l'ASEOR a débattu des points suivants :

- les inondations de décembre 1999, vous trouverez en annexe une synthèse sur cet incident établie à partir du rapport remis par le SIAHVY
- le plan de prévention des risques naturels (PPRN). L'ASEOR a

adressé un courrier à Monsieur le Préfet de l'Essonne sous couvert de Madame le Maire d'Orsay pour demander la réalisation de ce plan qui n'existe toujours pas en Essonne.

-les problèmes d'entretien des berges et l'aménagement futur du Lac de Lozère,

3.LA BRETELLE DE CHEVREUSE (RN188)

Madame le Maire d'Orsay nous a communiqué un courrier du Sous-Préfet de Palaiseau dans lequel il signale entre autre : « ...Les associations du secteur ont proposé d'autres alternatives au trajet retenu et ont appelé mon attention sur les problèmes de sécurité.

La Direction Départementale de l'Equipement approfondit actuellement cette question afin d'établir un diagnostic et apporter des propositions d'aménagement compatible avec les diverses préoccupations évoquées. »

Commencerait-on à écouter les associations!!!

4.LE SECTEUR DE LA VAUVES

OU

LE DEBUT DE L'URBANISATION DU PLATEAU DE SACLAY

Malgré les avis défavorables des riverains et des associations sur le P.O.S de Palaiseau, l'Etat ne perd pas de temps pour entreprendre l'urbanisation du secteur de la Vauves l'une des meilleures terres agricoles du plateau, en effet :

« La DDE de l'Essonne réfléchit à l'aménagement d'un technoparc, sur un site de 80 ha, à côté de l'Ecole polytechnique à Palaiseau. Le terrain, qui appartient au ministère de la Défense, serait constructible depuis la révision, l'an dernier, du POS de Palaiseau et du schéma directeur du plateau de Saclay. L'étude technique a été confiée à l'AFTRP. Un comité de pilotage, présidé par le préfet de l'Essonne, et un comité technique sous la responsabilité du directeur départemental de l'Equipement ont déjà été mis en place. » (Moniteur du 28/04/2000)

5.LES NUISANCES AERIENNES

Le samedi 20 mai 2000 les associations de lutte contre les nuisances aériennes ont manifesté à Roissy et à Toussus le Noble contre les nuisances provoquées par l'augmentation du trafic à Roissy et Orly. En ce qui concerne l'aéroport d'Orly une charte dite de « qualité de l'environnement sonore de l'aéroport de Paris-Orly » vient d'être signée dans des conditions un peu particulières par les élus du secteur. Vous trouverez ci-après le communiqué diffusé le 4 mai par le du bureau de l'UFCNA¹ et signé par son Président Monsieur R.VAYRAC (Membre du Conseil National du Bruit et de la Commission Nationale de Prévention des Nuisances)

« Le 20 avril dernier, le Préfet de la Région Ile-de-France a fait entériner le projet de charte dite de « qualité de l'environnement sonore de l'aéroport de Paris-Orly », par une Commission Consultative de l'Environnement dont la composition n'est pas conforme aux dispositions de la loi n°99.588 du 12 juillet 1999 et de son décret d'application 2000.127 du 16/2/2000.

¹Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs (2 bis rue du Lion 91380 CHILLY-MAZARIN ; Tél/Fax :0169091219) :

Rappelons que dans cette Commission Consultative de l'Environnement, constituée suivant les règles définies par décret du 21/5/1987, aujourd'hui caduques, les organisations de riverains ne disposent que d'une représentation **marginale** (8 sur 56).

Le texte adopté a été contesté par les seuls représentants des riverains et par l'UFCNA. Il ouvre la voie, par la rédaction de plusieurs de ses paragraphes, au **déplafonnement** du trafic aérien « *en fonction de l'importance des améliorations constatées de l'environnement sonore* » !!!

Si, pour reprendre les termes utilisés par le Ministre, J.C. GAYSSOT, les riverains sont bien d'accord sur la « *nécessité de conjuguer harmonieusement **maintien** du potentiel économique constitué par l'aéroport dans le respect scrupuleux de l'environnement et des droits acquis dans ce domaine* », ils demeurent et demeureront farouchement opposés à toute augmentation du trafic aérien, étant une nouvelle fois rappelé que les objectifs fixés par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France 2015, approuvé par décret le 26/4/1994, ne sont toujours pas respectés (en 1999, dépassement de 45000 mouvements).

Si les gains réalisés par les progrès de la technologie sont sans cesse effacés par l'augmentation du trafic, ce sera aussi organiser « **le sacrifice durable** » pour les populations riveraines, soumises au matraquage incessant du bruit des avions.

Enfin, si pertes d'emploi il y a eu ces dernières années, celles-ci sont dues à l'ouverture à la concurrence. Les riverains ne sont en rien responsables de cette situation et ils n'accepteront pas d'en faire une fois de plus les frais. Il appartient au gouvernement, et à lui seul, de prendre les mesures qui s'imposent pour corriger les dérives de la mondialisation de l'économie.

En approuvant en l'état un texte qui ne réalisait pas le consensus, les élus, dont la plupart avaient en 1994 exigé avec beaucoup de véhémence, le blocage du trafic aérien à 200.000 mouvements par an à Orly, ont choisi la voie de la facilité. **Ils ont aussi clairement posé les limites de leur crédibilité.** »

6.LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (P.D.U.)

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile de France est actuellement soumis à enquête publique

**L'enquête publique se déroule à partir du 2 juin jusqu'au 13 juillet 2000 en Mairie d'Orsay. Le commissaire enquêteur sera à la disposition du public à Orsay le mercredi matin 7 juin²
VENEZ NOMBREUX FAIRE VOS REMARQUES**

Pour faciliter votre analyse et vous aider dans la rédaction de vos observations, nous avons pensé utile de vous communiquer ci-après les avis des associations régionale et départementale auxquelles l'ASEOR adhère :

Avis de Ile de France Environnement³ (IDFE).

(extrait du bulletin mensuel « Liaison » n° 25 de mai 2000)

²Se reporter aux panneaux d'affichage en Mairie pour connaître où sera présent le commissaire enquêteur.

³L'ASEOR est adhérent à IDFE par l'intermédiaire de Essonne Nature Environnement (ENE) et par l'Union des associations de Sauvegarde du plateau de Saclay (UASPS). Le Président de l'ASEOR est Président de l'UASPS et de ce fait membre de droit du Conseil d'Administration de IDFE.

« Ile-de-France Environnement approuve le diagnostic ainsi qu'un certain nombre d'idées fortes présentées dans le projet de PDU pour :

- *développer les transports collectifs en favorisant leur attractivité,*
- *permettre aux zones d'activités et d'habitations (« bassins de vie ») situées hors de la zone agglomérée de disposer de réseaux internes de transports et de liaisons performantes,*
- *réhabiliter l'espace urbain en favorisant les circulations douces,*
- *maîtriser l'urbanisme,*
- *harmoniser les liaisons, diminuer le trafic routier poids lourds avec report du fret sur le fer et la voie d'eau, développer et promouvoir une meilleure politique logistique en matière de marchandises,*
- *rechercher une politique de stationnement adaptée à la maîtrise de la circulation,*
- *informer les futurs acquéreurs de logements sur les contraintes et les coûts des déplacements,*
- *permettre la mise en place de Comités Locaux chargés de l'application du PDU,*
- *favoriser l'implantation d'équipements de proximité avec de bonnes dessertes en transports collectifs.*

Néanmoins, nous considérons :

que les objectifs fixés en matière de diminution de la circulation automobile (-2%) pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne sont insuffisants,

que le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) ne peut répondre aux objectifs du PDU pour la maîtrise de l'urbanisme et pour une mobilité compatible avec un développement durable. Certaines infrastructures prévues au SDRIF sont inadaptées, d'autres indispensables ne sont pas programmées, en particulier pour le réseau ferré,

qu'un certain nombre de recommandations sont :

- soit oubliées : la généralisation dans les prochaines années de la climatisation des véhicules devrait s'accompagner de mesures pour diminuer la consommation et les émissions de polluants,*
- soit trop peu incitatives : le contournement de l'Ile de France pour les véhicules en transit (voitures particulières+poids lourds) -la création de nombreuses « zones 30 » en réseau pour développer les circulations douces et diminuer la pollution,*
- soit des vœux pieux : de nouvelles infrastructures ferroviaires de contournement sont préconisées alors qu'à moyen terme aucune programmation n'est envisagée; de même les couloirs ferroviaires de fret interrégionaux ne sont toujours pas décidés.*

que le PDU ne prend pas suffisamment en compte les recommandations du Plan Régional pour la qualité de l'Air (PRQA) pour combattre les pollutions : bruit, NO, particules PM10, CO2 pour lutter contre l'effet de serre; des contrôles anti-pollutions plus rigoureux seraient nécessaires pour les poids lourds et les deux roues,

En outre, la reconquête de « la ville sur la ville », dans le cas d'une densification autour des gares devra obligatoirement s'accompagner de « garde-fous » environnementaux, sociologiques et de qualité urbaine afin de ne pas bouleverser l'existant et en s'assurant auparavant

de l'existence d'une capacité résiduelle suffisante offerte par les transports en commun afin d'éviter leur saturation.

De plus, les mesures préconisées et les investissements prévus en particulier au contrat de plan Etat/Région, bien que considérablement augmentés en faveur des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture individuelle ne nous semblent pas suffisants pour atteindre les objectifs fixés. Ceci est particulièrement vrai pour les déplacements dans la moyenne et grande couronne; ainsi la grande ceinture SNCF devra attendre quelques décennies pour un bouclage complet et une utilisation opérationnelle (voyageurs+fret+plates-formes logistiques).

Une harmonisation et la prise en compte des problèmes communs aux déplacements des personnes et au transport de marchandises à l'échelon du grand Bassin Parisien auraient également été souhaitables dès maintenant.

Conclusion

Dans sa version actuelle, le projet de PDU est riche en intentions et recommandations. Il apparaît que pour atteindre les objectifs généraux fixés, le plan devrait comporter des prescriptions plus nombreuses notamment dans les domaines cités ci-dessus. De plus, le PDU ne sera crédible que dans la mesure où les différents documents d'urbanisme actuels ou prévus (Schéma Directeur Régional d'Ile de France, Schéma de Cohérence Territoriale, Plans d'Occupation des Sols, Plans Locaux d'Urbanisme) prendront effectivement en compte les objectifs fixés par le Plan avec tous les moyens nécessaires pour leur mise en oeuvre. »

Avis de ESSONNE Nature Environnement (E.N.E.)⁴

(rédigé par le Président de ENE et publié dans le bulletin mensuel « Le caneton » adressé aux Présidents des associations membres)

« ...Il s'agit cette fois pour le PDU d'une véritable enquête publique qui se déroulera du 2 juin au 13 juillet 2000 dans les 8 départements d'Ile de France, les préfetures, sous-préfetures et toutes les communes. En Essonne, les 39 mairies chef-lieu de canton accueilleront pour une demi-journée un membre de la commission d'enquête. Nous incitons donc tous les responsables associatifs à prendre connaissance du dossier (nous en avons un exemplaire à Chamarande) qui a déjà été soumis pour avis aux collectivités locales de novembre 1999 à avril 2000 et à inscrire leurs remarques sur le registre d'enquête, d'où cette feuille d'information que nous pourrions compléter à la demande.

Rappelons brièvement les objectifs de ce PDU. Il s'agit d'un outil mis à la disposition des autorités et des élus et qui doit être pris en compte dans les SDL, les POS...⁵, pour qu'une nouvelle politique de déplacements aboutisse à la réduction du trafic automobile et de son cortège de nuisances (pollution, bruit, accidents, coût des infrastructures...) et à la promotion des transports collectifs, des circulations douces avec des mesures de maillage entre les réseaux, de rabattement, de desserte multimodale des grands pôles d'activité...

Le PDU, après l'enquête publique et après son approbation par l'Etat, sera ré-évalué et au besoin révisé au terme de 5 ans. Son pilotage suppose un suivi de mesures déjà prises ou à prendre. Dans l'Essonne, nous avons déjà participé à plusieurs réunions de mise en place : instance territoriale de concertation (4 réunions en Préfecture depuis 1998 avec les différents acteurs : Etat, Région, Départements, Syndicats intercommunaux, transporteurs, usagers...) et de pôles (gare de Massy-Palaiseau et Juvisy); des comités locaux qui de-

⁴L'ASEOR est membre de Essonne Nature Environnement dont le siège est : 12 route de Lagny 91730 CHAMARANDE ; téléphone : 0160822283-Télécopie : 0160829391.

⁵SDL :schéma directeur local (ex : celui du plateau de Saclay); POS : plan d'occupation des sols

vront élaborer des plans de déplacements locaux (plateau de Saclay). Nous tenons à la disposition les comptes rendus de ces réunions, la délibération très motivée et détaillée prise par le Conseil Général le 23 mars 2000 pour donner un avis favorable au PDU. Nous avons aussi des avis de certains syndicats intercommunaux et de communes de l'Essonne.

Quelques suggestions pour répondre à l'enquête publique :

-repandre des arguments déjà donnés pour la consultation sur le PRQA⁶ quant à la réduction des trafics routiers, à l'amélioration des transports collectifs (fiabilité, confort, sécurité...), à la maîtrise de l'urbanisation (dilution, mitage, éloignement excessif des bassins d'habitat et d'emploi...).

-dénoncer l'incompatibilité que nous avons relevée dès 1998 entre les objectifs du PDU et ceux du SDRIF⁷ de 1994 qu'il faudrait réviser : les déplacements périphériques (cas de l'Essonne) « sont et resteront assurés en majorité par la voiture » (p. 149-155) !

-sur un plan local : demander à participer aux travaux des comité d'axes et de pôles, citer des exemples précis de desserte routière excessive, de grandes surfaces périphériques ou d'entrepôts géants (possibilité de desserte ferroviaire ou fluviale), privilégier le commerce de proximité et non les hypercentres, demander la création de « zones 30 » (priorité aux piétons, aux circulations douces), de plans locaux de stationnements et de partage de la voirie.

Les temps ont changé :le PDU devrait servir d'exemple dans la perspective d'un développement durable et pour répondre aux exigence sde qualité de vie des citoyens. Réveillons nos décideurs. »

-NOTA A titre d'information nous vous signalons que le Conseil Général des Yvelines a donné un avis défavorable au projet de P.D.U. le jugeant irréaliste pour les raisons suivantes:

« Le PDU vise une diminution de 2% de l'usage de la voiture au profit des transports en commun (+2%) , de la marche (+10%) et de la bicyclette (+100%) alors que le trafic automobile a tendance à augmenter (+2% dans les années 90),

les transports collectifs aujourd'hui ne sont pas adaptés au transport de banlieue à banlieue,

, prolongement de la A 86 faiblesses des infrastructures routières dues à la non réalisation de plusieurs projets : bouclage de la A 12, ...

Sur les 6090 Kms de routes du département 5800 sont des routes à 2 ou 3 voies ce qui ne permet pas de créer des voies de circulations spécifiques pour les bus, cyclistes et piétons. » (Moniteur du 28/04/2000).

**BONNES VACANCES
ET
A LA RENTREE**

⁶PRQA : Plan Régional pour la Qualité de l'Air

⁷SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-rance approuvé en 1994

ANNEXE

CRUES DE L'YVETTE DE DECEMBRE 1999

(Synthèse du rapport du SIAHVY)

Le Syndicat Intercommunal d'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette (SIAHVY) a eu à gérer les crues générées par une pluviométrie exceptionnelle.

1. Analyse de la pluviométrie

La pluviométrie enregistrée par Météo-France sur les quatre stations proches ou sur le bassin versant de l'Yvette pour le mois de décembre est jugée trois fois plus importante que la pluviométrie normale pour ce mois.

Les fortes précipitations ont été réparties en trois vagues successives entre le 10 et le 28 décembre. Les terrains du bassin versant saturé d'eau n'ont pas pu jouer le rôle de tampon, à cela s'ajoute aussi l'imperméabilisation croissante des surfaces construites avec les rejets d'eaux pluviales dans la rivière.

Relevés pluviométriques du mois de décembre 1999

(pluviométrie moyenne pour ce mois équivalent à 60 mm)

Trappes = 178,4 mm

Saclay = 170,6 mm

Le Perray = 165,6 mm

Bretigny = 150,4 mm

2. Analyse des crues

La première montée des eaux est enregistrée dès le 13 décembre avec ensuite des crues et décrues jusqu'au 20 décembre.

Les pluies très abondantes du 24 au 27 décembre sur un sol très saturé, complétées par la tempête du 26, ont provoqué une importante montée des eaux. Le 21 décembre le taux de remplissage des bassins de rétention en amont de Bures était au maximum. Les communes situées en aval ont été avisées d'une possible montée des eaux de l'Yvette avec débordement.

A cela il faut ajouter les effets de la tempête du 26 décembre ; de nombreux arbres déracinés encombrant le lit des cours d'eau, ont gêné le bon fonctionnement des ouvrages.

3. Bilan des crues

Pour le département de l'Essonne la surface totale inondée est de 42 hectares, sinistrant 130 maisons individuelles et immeubles collectifs, ainsi que 6 établissements industriels.

Un plan de prévention des risques naturels (PPRN) est en cours d'élaboration par la D.D.E. de l'Essonne.

Le montant global des dommages sur le réseau hydrographique causés par les inondations et la tempête s'élève à :

4702360 Frs. pour l'Essonne, correspondant à :

-67,5 kilomètres de nettoyage et enlèvement de débris,

-420 arbres déracinés,

-1492 mètres de berges endommagées,

-648 mètres cubes d'atterrissement,

-plus des dommages causés aux barrages anti-pollution et autres ouvrages hydrauliques,

Pour la commune d'Orsay :

Le bilan fait état :

- dans le domaine de l'Université de nombreux arbres tombés dans l'Yvette,

- au niveau de la piscine d'arbres déracinés dans le lit de la rivière ainsi qu'un cheminement piéton, des berges et défenses de berges abimés (50 mètres linéaires),

-dans la zone du lac de Lozère de nombreux arbres tombés dans la rivière et de 50 mètres linéaires de berges abimées,

Nota : pour les zones inondées se reporter au plan ci-après.

4. Bilan et programme complémentaire

La crue de décembre 1999 a permis de constater le bon fonctionnement des bassins existants, la capacité totale de stockage pour les 6 ouvrages écrêteurs de crues étant de 1.700.000 m³, elle reste insuffisante pour des crues exceptionnelles. Pour remédier à des phénomènes d'une telle intensité il est prévu de réaliser des volumes de rétention supplémentaires en amont de Chevreuse et sur les différents affluents pour une capacité de l'ordre de 1.000.000 m³.

Ces volumes supplémentaires seraient constitués de zones inondables de fond de vallée par endiguement.

Bassins existants

Basin de Saint-Forget	250.000 m ³	Basin de la Mérantaise (Gif)	90.000 m ³
Basin de Chevreuse	90.000 m ³	Basin de Bures	220.000 m ³
Basin de Gif (Coupière)	200.000 m ³	Basin de Saulx	850.000 m ³

Faites adhérer à l'ASEOR vos amis, vos voisins :

Membre actif 80 Fr, Membre bienfaiteur 160 Fr, Etudiant 20 Fr.

NOM :

Prénom :

Adresse :