

Lettre du Comité de Défense d'Action et de Sauvegarde d'Avon

Case 18 - Maison dans la vallée - 77210 Avon. Association agréée-art.L 141-1 C.Env.-arrêté du 16 septembre 1991

Patrimoine, protection, restauration, art, culture, environnement, espaces verts, propreté, nature, air, eau, silence, sécurité, transports en commun, circulations douces, piétons, vélos, familles, enfants, personnes âgées, solidarité, accueil, amitié, tourisme, essor économique, patrimoine, protection, restauration, art, culture, environnement, espaces verts,

Qualité de Vie des Avonnais

Patrimoine, protection, restauration, art, culture, environnement, espaces verts, propreté, nature, air, eau, silence, sécurité, transports en commun, circulations douces, piétons, vélos, familles, enfants, personnes âgées, solidarité, accueil, amitié, tourisme, essor économique, patrimoine, protection, restauration, art, culture, environnement, espaces verts, propreté,

2006 - 5

7 décembre 2006

Chers amis,



Voici venu le temps des vœux. Voici venu aussi celui des campagnes électorales. Rassurez-vous, le CDAS n'a pas pour vocation de donner des consignes de vote. Il respecte vos choix personnels. Il souhaite seulement que les élus sachent prendre en considération ses préoccupations qui concernent le respect de votre cadre de vie, dont celui de la nature.

Sur cette question de la protection de la planète, il faut admettre que les temps ont changé. Hier les menaces venaient de grands projets conduits par les dirigeants politiques nationaux ou internationaux : le nucléaire, les grands barrages, l'exploitation des forêts tropicales... Les choix des Etats étaient déterminants. Les positions de leurs représentants étaient alors contrastées. Aujourd'hui ils adoptent tous, progressivement, les idées développées par les écologistes. C'est encourageant, même si leur mise en pratique laisse souvent à désirer.

Mais le grand changement vient des conséquences de nos comportements individuels. Le choix de nos modes de transport, l'équipement de notre habitat, l'usage de certains produits ou le tri de nos ordures ménagères, les actes quotidiens de chacun multipliés par la population planétaire ont un impact essentiel sur la santé de notre terre et de ses habitants. Notre responsabilité personnelle est plus que jamais engagée. C'est au niveau de notre environnement immédiat que se joue notre avenir et celui de nos enfants. Notre sort ne dépend plus seulement de réglementations internationales se résumant à interdire aux pays émergents les pratiques quotidiennes des nations les plus riches. Il est conditionné par les changements de nos propres agissements.

Il ne faudrait pas en conclure que la responsabilité des dirigeants politiques n'est plus engagée. Elle l'est toujours. Les grand-messes internationales ont le mérite de sensibiliser l'opinion, de définir de grandes orientations. Mais les actions les plus efficaces doivent être entreprises localement, là où jaillissent les petits ruisseaux qui font les grandes rivières. Comme il y avait la macro et la micro-économie, il y a aujourd'hui la macro et la micro-écologie. Cette dernière joue un rôle fondamental : chaque arbre coupé, chaque parcelle de nature bétonnée, chaque route construite au détriment d'un espace qu'elle traverse et des espèces végétales et animales qui l'habitent pose la question des conséquences environnementales, parce que ces actes là, au même instant, se reproduisent et se multiplient par milliers.

Vous aurez compris que le développement de cette argumentation conduit, disons tout « naturellement », à mettre en valeur le rôle des associations telles que votre CDAS. Nous pensons en effet que nos orientations s'inscrivent dans une politique réaliste et soucieuse de notre avenir. Souhaitons ensemble que nos futurs élus locaux comprennent le sens de notre engagement et lui apportent leur soutien.

Bonne et heureuse année 2007, à tous nos adhérents et sympathisants.

Votre président, Philippe Thomas-Derevoge

Sommaire :

éditorial et vœux
p. 1

**PDU, PLD et axe
Leclerc, Roosevelt,
de Gaulle**
p. 2 et 3

liberté de la presse
p. 4



**L'assemblée
générale annuelle
aura lieu le samedi
10 mars 2007
à 15 h 30
à la MDLV**

PDU et PLD

En général, un Plan de Déplacements Urbains (PDU) concerne une agglomération de plus de 100 000 habitants, mais pas toute une région. L'Île de France fait exception : il n'y a qu'un seul plan, le Plan de déplacements Urbains d'Île de France (PDUIF). Pour l'application de ce PDUIF, la région est subdivisée en territoires plus petits qui élaborent chacun un Plan Local de Déplacements (PLD).

L'organe administratif utilisé dans notre secteur est le Syndicat Mixte d'Études et de Programmation de Fontainebleau (SMEP) qui regroupe 32 communes. Le découpage, déjà ancien, de ce territoire correspond assez mal au problème posé puisque des communes comme Champagne-sur-Seine, Thomery, Moret, Veneux et Bourron-Marlotte, qui envoient chaque jour, au total, près de 1 500 voitures dans l'agglomération Fontainebleau-Avon, n'en font pas partie.

Les principaux objectifs généraux des PDU.

- 1°) Améliorer la sécurité de tous les déplacements (à pied, à vélo, etc.).
- 2°) Diminuer le trafic automobile.
- 3°) Développer les transports collectifs et les moyens de transport les moins polluants (vélo, marche, ...)
- 4°) Aménager (sécurité, principalement des piétons et des cyclistes) et mieux exploiter (par exemple, par un système de priorité des bus aux feux de croisement) le réseau principal de voirie d'agglomération.
- 5°) Organiser le stationnement sur voirie (sans gêner les piétons, ni les cyclistes) et dans les parcs publics de stationnement.
- 6°) Rationaliser la livraison des marchandises.

Le PDU d'Île de France (PDUIF)

officialisé par l'arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000

Il précisait certains des objectifs ci-contre, par exemple il visait à obtenir en 2005 :

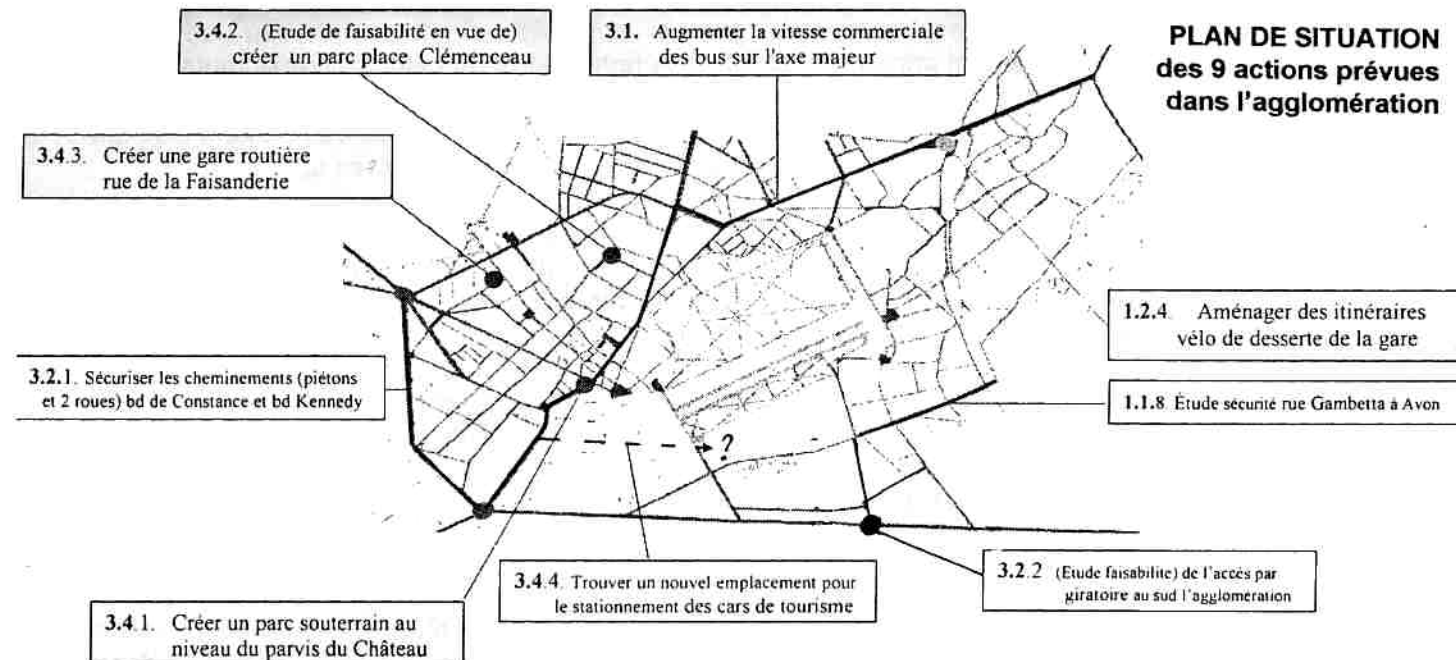
- une diminution de 2 % du trafic automobile en grande couronne (la part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés devant être ramené à 85 %).
- une augmentation de 10 % de la part de la marche pour les déplacements < 1 km et pour les trajets domicile-école.
- le doublement du nombre de déplacements à vélo.
- une augmentation de 3 % de la part de l'acheminement des marchandises par le fer et la voie d'eau.

Le plan local ci-dessous arrive un peu tard pour bénéficier des subventions qui étaient prévues et qui ont fondu depuis comme neige au soleil.

Le PLD du SMEP de Fontainebleau

Dans ses 126 pages, le Plan Local de Déplacements du SMEP de Fontainebleau, qui sera bientôt soumis à enquête publique, propose une quarantaine d'actions. Une réalisation chiffrée n'est prévue que dans 50 % des cas.

Ainsi pour l'agglomération Fontainebleau-Avon, 9 actions sont annoncées (le plan ci-dessous les situe, avec leur numérotation dans le document). Une seule réalisation est chiffrée : le parking souterrain devant le château (3.4.1). La desserte de la gare par les vélos (1.2.4), ainsi que la gare routière rue de la Faisanderie (3.4.3) sont financables. Les 6 autres actions correspondent à des études, dont certaines ne sont même pas chiffrées.



Au sud de l'agglomération, les 3 actions annoncées ne concernent que des **études de faisabilité** :

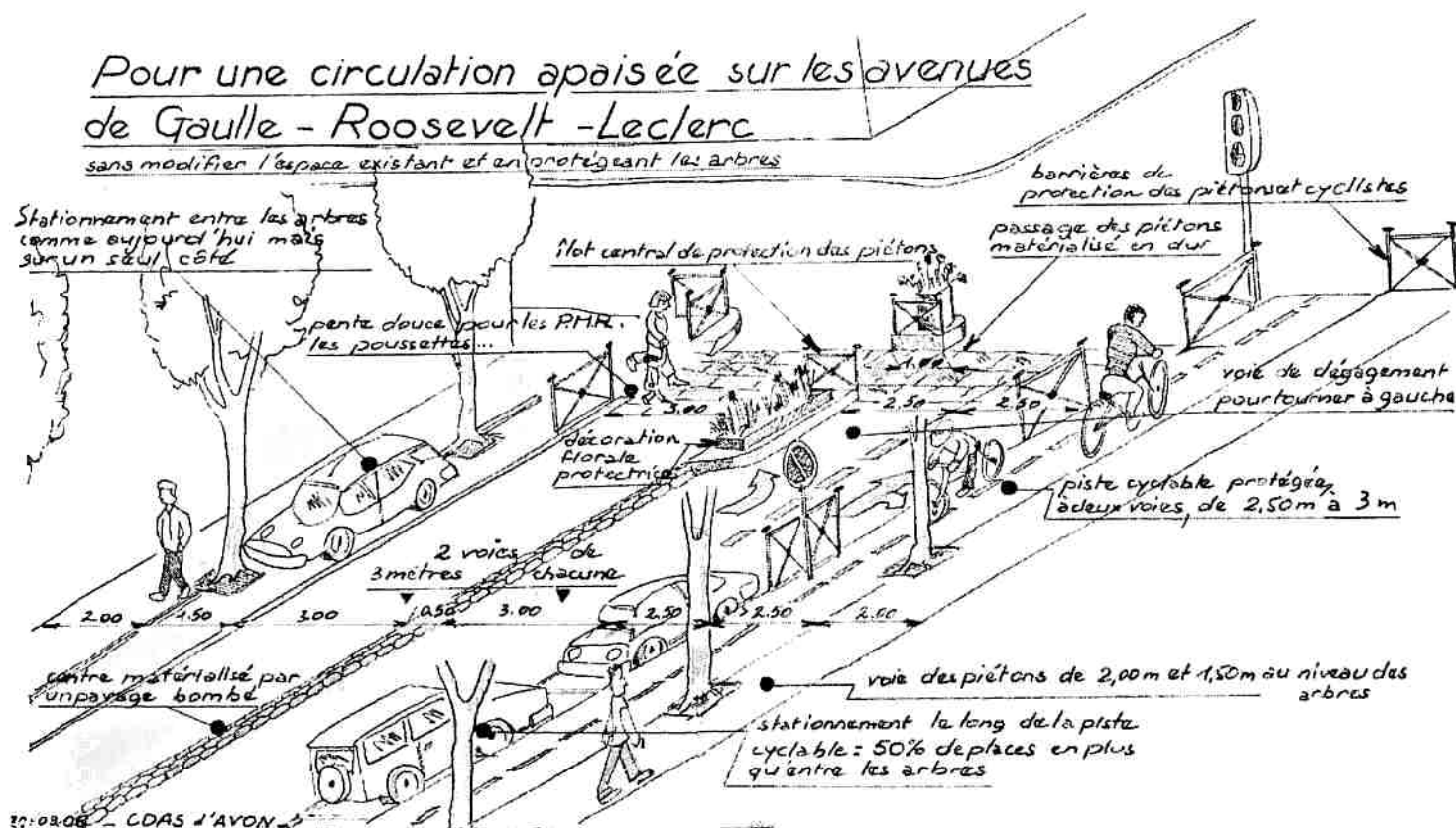
- l'aménagement d'un giratoire (3.2.2) sur l'ex-N 6, qui desservirait le très éventuel hôpital sud ;
- trouver un nouvel emplacement pour les cars de tourisme (3.4.4) [le CDAS le verrait bien à côté des Héronnières] ;
- un aménagement de sécurité de la rue Gambetta (1.1.8) visant à limiter la circulation de transit. A noter que la proposition du CDAS d'établir une déviation via les emprises de l'EIS a été rejetée sans explication.

l'axe Leclerc – Fr. Roosevelt – de Gaulle

Dans son chapitre 3, baptisé « améliorer les déplacements dans le centre de Fontainebleau et Avon », le PLD propose d'augmenter la vitesse commerciale des bus sur l'axe majeur (actions 3.1). Le boulevard Leclerc à Fontainebleau et les avenues Roosevelt et de Gaulle à Avon font partie de cet axe majeur, complété par la rue Grande à Fontainebleau. Le but est de faire passer la vitesse commerciale des bus de 13,3 à 20 km/h en heures de pointe. Mais, courageusement, les rédacteurs du PLD bottent en touche en décidant de ne rien décider : pour eux, il n'y a que de mauvaises solutions et le choix de la moins mauvaise passe par la constitution d'un « comité d'axe », qui lancera de nouvelles études, qui elles-mêmes aboutiront peut-être à un projet concret.

La réunion-débat du 22 novembre 2006.

C'est pour informer les riverains de cette situation courtelinesque, et pour proposer une solution simple, qui améliorerait beaucoup la sécurité pour les piétons et les cyclistes, que le CDAS a organisé cette réunion. Bien sûr, cette solution, schématisée par le croquis en perspective ci-dessous, ne règle pas les problèmes de la ligne A dans le centre de Fontainebleau : le PLD note d'ailleurs à ce sujet : « A cet effet, il paraît nécessaire de disposer d'une réflexion globale sur le plan de circulation et le plan de stationnement du centre ville de Fontainebleau ». Autrement dit, il faudrait que Fontainebleau arrête de tergiverser.



Le croquis ci-dessus montre que, tout en limitant les travaux à un seul côté des avenues, on peut améliorer grandement la sécurité des traversées par les piétons (et, parmi eux, les personnes à mobilité réduite), et la circulation des vélos grâce à une vraie piste cyclable.

Une étude plus fine est à faire, tronçon d'avenue par tronçon d'avenue, pour tenir compte des arrêts de bus, des tourne-à-gauche, des livraisons, etc. Mais c'est l'idée qui compte.

L'autre solution envisagée par le PLD est la création d'une troisième voie réservée aux bus qui vont à la gare. Ce projet, étudié il y a quelques années et non rendu public, a l'inconvénient principal de supprimer toute possibilité de piste cyclable et de rendre plus dangereuse la traversée des piétons. Le gain de temps pour les bus serait un peu supérieur à 1 minute, donc négligeable (et seulement aux heures de pointe du trafic, selon le PLD lui-même). Enfin, il n'est dit, ni que cette voie supplémentaire s'intégrerait harmonieusement dans le paysage urbain, ni quels moyens (policiers, caméras ?) garantiraient qu'elle serait bien réservée aux seuls bus.

Le CDAS a émis un avis de 29 pages sur l'ensemble des 126 pages du PLD. Nous résumerons nos principales remarques dans un texte de quelques pages qui sera inséré dans le cahier d'enquête. Nous comptons sur vous pour reprendre à votre compte, lors de l'enquête publique qui aura lieu au début de 2007, les remarques qui correspondent le mieux à votre sentiment sur ce plan.

À PROPOS D'UNE PRÉTENDUE POLÉMIQUE

Dans son édition du 4 décembre la République de Seine et Marne fait état d'une polémique entre le Maire d'Avon et notre Président. En fait de polémique, elle a plutôt été initiée par le journal. Celui-ci s'étant dispensé de publier intégralement les droits de réponse qui visent les articles publiés le 27 novembre 2006 (après la réunion-débat du 22 novembre), on les lira in extenso ci-dessous (sans relecture du Maire !).

Au sujet du compte rendu de la réunion sur l'axe Leclerc – Roosevelt - de Gaulle :

J'ai été surpris de lire, dans votre article, des souhaits ou des paroles qui me sont attribués et qui ne correspondent ni à mes idées, ni aux propos que j'ai tenus.

Mon intention n'a jamais été de débattre en public avec Monsieur Le Poulain. Le CDAS l'a invité par courtoisie, comme il l'a fait pour le Maire de Fontainebleau. Ce dernier s'est excusé, poliment. Quant au maire d'Avon, nous savions qu'il se déroberait : enfermé dans ses convictions et refusant toute forme de débat, il ne répond même pas aux courriers qui lui sont adressés. Mon intention était de dialoguer avec le public, sur le thème du futur Plan Local de Déplacements. Elle était de lui soumettre différents projets. Cet échange a bien eu lieu, avec 48 personnes présentes (et non pas 35, comme vous l'écrivez) : les questions ont été plus nombreuses et plus riches qu'à l'ordinaire. Nous remercions leurs auteurs ainsi que les 36 personnes qui ont signé un texte de soutien à nos positions. Votre titre « le débat tourne court » et le terme de « monologue », pour désigner l'exposé du contenu du Plan Local de Déplacements, ne traduisent en aucune façon la réalité de cette réunion.

Contrairement à vos affirmations je n'ai jamais prétendu rechercher la polémique. L'amélioration de la sécurité des piétons, des personnes à mobilité réduite, des cyclistes, qui est le principal objet de notre action, ne doit pas être polémique mais, tout au contraire, elle doit être consensuelle, dans un contexte politique où la raison domine les débats.

Enfin nous n'avons pas été déçus de la participation des Avonnais et des Bellifontains puisqu'il ne restait plus une chaise vide.

Philippe Thomas-Derevoge
Président du CDAS d'Avon

Au sujet de la réaction de Jean-Pierre Le Poulain :

Le CDAS d'Avon ne représente aucun parti politique. Ses adhérents, y compris ses dirigeants, sont libres de leurs choix politiques. Son Conseil d'Administration réunit des membres de différentes sensibilités. Ils font équipe en toute amitié pour soutenir des convictions et des engagements qui sont indépendants de tout esprit partisan, au sens politique du terme.

Il faudrait être sectaire ou mal informé pour prétendre que le CDAS d'Avon est nécessairement « une courroie de transmission » du PS, simplement parce qu'il compte des membres de ce parti dans son organisation.

Il faudrait être un homme de droite indifférent aux thèmes de la sécurité des piétons et cyclistes, de la protection de la nature et du patrimoine, ceux que le CDAS d'Avon a pour mission de défendre, pour prétendre que ces préoccupations sont l'apanage de la gauche.

Ces raisonnements sont pourtant ceux de Jean-Pierre Le Poulain, le Maire d'Avon. Pourquoi les tient-il, s'il n'est ni sectaire, ni mal informé, ni indifférent aux vraies questions de notre temps? C'est bien sûr pour diviser et mieux régner. En collant une étiquette PS sur le dos du CDAS, il sait qu'il le prive d'une partie de son auditoire, qu'il affaiblit ses positions. C'est de toute évidence le but recherché. Ce recours à des contre-vérités est-il bien loyal ? Ceux qui soutiennent le CDAS, -- et leur nombre mérite qu'ils soient écoutés, -- le déplorent, quelle que soit leur appartenance politique.

Quant au projet de Plan Local de Déplacements, il est inexact de dire qu'il a déjà fait l'objet de débats publics. Le document n'existe que depuis cet été et, avant l'article de la République du 20 et la réunion du CDAS le 22 novembre, les habitants en ignoraient le contenu.

Enfin il faut mettre un terme à une argumentation malveillante : notre recours de 1999, contre un POS que nous jugeons toujours irrespectueux de notre cadre de vie, a effectivement été rejeté. Mais le Tribunal Administratif nous a donné raison, contre Jean-Pierre Le Poulain, dans des circonstances plus récentes, à propos du POS et des terrains militaires. Celui qui invoque ses victoires doit aussi savoir admettre ses échecs. C'est une qualité qui s'appelle le « fair-play ».

Philippe Thomas-Derevoge

Le Conseil d'administration du CDAS d'Avon a donné son accord pour l'insertion exceptionnelle, entre les pages 2 et 3 du présent bulletin, d'une invitation à participer à la souscription (prolongée jusqu'au 25 décembre) d'un ouvrage à paraître.