

# L'écocitoyen déchaîné

La démocratie ne consiste pas à mettre épisodiquement un bulletin dans une urne, à déléguer les pouvoirs à un ou plusieurs élus puis à se désintéresser, s'abstenir, se taire pendant cinq ans.

Elle est action continuelle du citoyen non seulement sur les affaires de l'Etat, mais sur celles de la région, de la commune, de la coopérative, de l'association, de la profession....

La démocratie n'est efficace que si elle existe partout et en tout temps.

Pierre Mendès-France

## Sommaire

*(Cliquez sur l'article que vous souhaitez lire)*

**Fifi et le « bordel »**

**Evry, un cas d'école ?**

**Sénart, le fantôme d'une ville nouvelle ...**

**Brèves**

**GPSE : qui sommes-nous ?**

## *Fifi et le « bordel »\**

Fifi se demandait s'il était vraiment sorti du « bordel ». Non pas qu'il fréquenta des lieux de prostitution mais plutôt en référence à une situation qui aurait poussé le général De Gaulle à déclarer à Paul Delouvrier, lors d'un survol de la région parisienne en hélicoptère: «*Delouvrier, mettez-moi de l'ordre dans ce bordel !*».

Cette démarche conduisit l'état à acquérir 40 000 hectares de terres agricoles (soit quatre fois Paris intra-muros) et, pour notre agglomération, la création de Melun -Sénart et d'Evry.

Ainsi le Schéma Directeur de la Région Île de France lançait les villes nouvelles en 1965.

Les villes nouvelles devaient être différentes des banlieues dortoirs, assurant un équilibre entre l'habitat et l'emploi.

Fifi se disait que ces deux villes nouvelles n'avaient pas réussi complètement leur pari. Dans une étude de 2005, de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île de France, il a lu que :

- Les habitants de Sénart trouvaient leur cadre de vie satisfaisant mais jugeaient que la ville nouvelle était mal desservie par les transports en commun, estimant passer beaucoup de temps dans les transports. Aujourd'hui le temps de transports vers Paris RER D a augmenté et les problèmes des transports en commun existent toujours.

Fifi se rappelait ce propos de Raymond Devos : « *Il m'est arrivé de prêter l'oreille à un sourd. Il n'entendait pas mieux.* ». Les élus ont peut-être, sans la vigueur nécessaire, prêté oreille à la population mais leurs actions ne lui ont pas permis de voyager beaucoup mieux !

- Les habitants d'Evry, notamment les actifs, étaient très contents de la desserte en transports de la ville nouvelle mais étaient un peu moins positifs en ce qui concerne leur cadre de vie que dans les autres villes nouvelles, que ce soit sur le plan du logement ou du quartier.

« *Imaginée pour les classes moyennes, Evry est aujourd'hui à la peine, avec 52,3 % de logements sociaux et neuf quartiers classés « politique de la ville »\*\*.*

Fifi se remémorait cette déclaration de Stéphane Beudet : « *Il s'agit surtout de transformer nos villes nouvelles en vraies villes* »\*\*.

Pierre-Marie Tricaud, chef de projet à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île de France (IAU-IDF) explique : « *L'erreur de départ, c'est de ne pas être parti d'un noyau, d'une ville préexistante. Certaines n'ont pas de centre, sont trop étalées, mal connectées. Ce ne seront jamais des villes !* »\*\* .

Si Evry a un centre-ville, celui de Sénart est « Carré Sénart Westfield », centre régional de la consommation.

En pensant à ce méga centre commercial, Westfield « *Le champ de l'ouest* », Fifi ne trouvait plus les champs mais le béton. Quant à l'ouest, certains semblaient bien y être en matière de transition écologique et de transformation en « vraie ville » !

Fifi se rappelait de ce slogan « *Sénart, une ville à la campagne* », le greenwashing était déjà là !

A l'ouest, sous le béton, il y avait les vestiges de la campagne !

Le bordel finalement était différent mais toujours là.

\* « *Sénart, naissance d'une ville nouvelle* », de Roland Puig, 2013, préface signée par Michel Rocard

\*\* Les Echos, mai 2019

*Evry, un cas d'école ?*

**1945.** Au sortir de la Seconde guerre mondiale, l'effort de reconstruction était tel que les pouvoirs publics se lancèrent dans la création de cités d'urgence avec les grands ensembles qui viendront s'implanter principalement en périphérie des villes. Ils concentreront une grande partie des populations à la recherche d'un emploi et d'un toit.

**1964.** Vingt ans plus tard, la croissance incontrôlée de la région parisienne a conduit le gouvernement à définir un schéma directeur d'aménagement urbain (SDAURIF) avec la volonté de créer cinq villes nouvelles. Nous étions en 1964. En suivant deux axes tangentiels à la Seine, seront créées Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart sur la rive droite, Saint-Quentin-en-Yvelines et Evry sur la rive gauche.

Ces villes devaient répondre rapidement à l'essor de la région en accueillant chacune entre 350 000 et 400 000 habitants. Les villes nouvelles relevaient le défi en recherchant l'autonomie à travers le regroupement des fonctions : logements, emplois, services, commerces, lieux culturels, équipements sportifs, etc...

**1974.** *« La taille de la ville n'est pas seulement une question de nombre d'habitants mais aussi d'occupation et d'étalement dans l'espace. Il faut éviter de couper la ville en tranches « travail – logements – achats, etc. ». Au-delà d'un certain étalement, il n'y a plus de ville, même si les divers centres d'un « ensemble urbain » apparaissent suffisants et que les distances en temps entre les éléments sont relativement courtes ... L'ère des lotissements, des grands ensembles, des villes dortoirs et des cités résidentielles souvent sans vie, est révolue ».* Ainsi s'exprimait Emmanuel Besnard-Bernadac, rapporteur de la Commission mixte des villes nouvelles du Comité consultatif économique et social. Nous étions en février 1974 !

Que s'est-il passé depuis pour que les orientations initiales aient été si peu suivies ? L'Etat en confiant la gestion des villes nouvelles aux élus locaux n'a-t-il pas pris le risque de voir ces ensembles urbains se désorganiser en oubliant le sens premier de leur conception ?

**1984.** Avec le retrait de Melun, la ville nouvelle de Melun-Sénart deviendra Sénart tout simplement. Et Evry ville nouvelle se recroquevillera sur quatre communes seulement (Evry, Courcouronnes, Lisses et Bondoufle).



**2021.** En examinant le cas d'Evry nous pouvons observer plusieurs contradictions.

### ***Le choix du site***

L'entêtement à construire une ville sans relief, ignorant délibérément les paysages qui la composent comme la vallée de la Seine et le coteau qui abrite la ville ancienne constitue sans doute l'erreur de départ que personne ne semble vouloir mesurer. L'histoire nous a montré qu'il n'y avait pas de recette miracle. Chaque ville s'édifie en fonction des événements historiques, économiques et sociaux qui l'ont traversée. La ville, c'est de l'histoire solidifiée.

### ***Coupures urbaines et attraction de Paris***

L'autoroute A6, la nationale 7, les différents boulevards urbains nécessaires à la circulation automobile ont fractionné le territoire en morceaux de ville indépendants les uns des autres. L'habitant se trouve en présence de véritables coupures urbaines qui accentuent la difficulté à relier les quartiers entre eux. La densité des éléments nécessaires à la vie citadine (commerces en pieds d'immeubles, mixité des usages du bâti, etc...) n'a pas réussi à s'imposer. Par ailleurs, située trop proche du centre de gravité que représente Paris, Evry, comme la plupart des autres villes nouvelles, a abandonné ses ambitions initiales. Elle a perdu son autonomie et est désormais dépendante des réseaux de transport en commun et des axes routiers saturés en quasi permanence.

### ***La mobilité en ville***

Il suffit de traverser la ville d'Evry aujourd'hui pour comprendre que le maillage routier n'est plus adapté aux déplacements alternatifs, qu'ils soient piétons, deux-roues, personnes à mobilité réduite (PMR) ou autres. L'absence de traitement de l'espace public ne semblait pas préoccuper les concepteurs de la ville. « *Le cadre de vie que nous fabriquions passait au rang des accessoires* » comme le soulignera Michel Mottez, urbaniste en chef à l'Établissement Public de la Ville d'Evry (EPEVRY) dans son ouvrage *Carnets de campagne Evry 1967 - 2007*. Il reconnaît lui-même que cette stratégie aura pour conséquence d'éloigner les urbanistes du terrain. Le contact avec les habitants est rompu, et justifiera la pauvreté de traitement des espaces publics. Le désintérêt de l'EPEVRY à cet égard, relève essentiellement de motifs économiques par une mauvaise estimation dans les bilans prévisionnels initiaux, sans réajustement par la suite. Parvenir à une mixité sociale en attirant des cadres supérieurs dans ces conditions semble illusoire. Nous sommes en présence d'une ville fonctionnelle, certainement intelligente mais sans âme.

### ***A la recherche d'un centre***

Il n'y a pas de ville sans un centre. A Evry, il trouvera naturellement sa place au croisement des quatre quartiers que dessine le plan général de la cité. C'est là que furent réalisés le centre commercial et l'Agora dont le caractère culturel constitua une nouveauté pour les premiers habitants. Selon toute vraisemblance, les concepteurs n'avaient pas imaginé que, de la diversité des fonctions prévue au départ, il ne resterait, quelques années plus tard, que l'image d'un centre commercial peu structurant.

### ***La relation habitat-emploi***

Assurer sept emplois sur dix actifs résidents dans la ville nouvelle est à mettre aussi au nombre des utopies qui germaient dans l'esprit des concepteurs. Comment en effet stabiliser une population qui pour l'époque trouvait naturel de :

- Loger en pavillon éloigné de la capitale pour des raisons économiques ;
- Travailler ailleurs.

Le vaste réseau autoroutier qu'on lui offrait n'était-il pas destiné à permettre cette acrobatie quotidienne ? Comment s'étonner du fossé qui s'établit alors entre les décideurs et ceux à qui l'on destine le projet ? L'Essonne est en grande partie un département rural avec des populations peu adaptées aux spécificités de la ville moderne. On leur propose un projet qui ne répond pas forcément à leurs attentes. Actuellement, plus des deux tiers des actifs quittent la ville quotidiennement pour accéder aux bassins d'emplois.

### ***L'absence de repère***

« *Raymond Devos habitué du théâtre de l'Agora commençait ses spectacles toujours en retard au motif qu'il n'avait pas trouvé la porte d'entrée* » citera encore Michel Mottez dans son ouvrage, ce qui ne manquait pas de déclencher les rires des spectateurs qui avaient vécu en général la même expérience. Imagine-t-on une ville qui offre si peu de lisibilité ? Pas de repère visible, il est incompréhensible que cet aspect ait pu être occulté à ce point

Enfin comment ne pas rester perplexe devant le traitement du « nouveau » centre-ville qui représente un des derniers grands chantiers de la ville, centre qui s'est d'ailleurs déplacé. Au départ, les concepteurs misaient sur le complexe Agora avec gare et dalle attenantes. Avec le temps, il fallut se rendre à l'évidence, Evry ne disposait pas d'une place forte comme nous pouvons en rencontrer dans la plupart des chefs-lieux de même dimension. L'insuffisance de repères vraiment visibles et la nécessité de fabriquer un pôle fort conduisirent à rechercher un lieu plus adapté. L'idée germa de proposer l'actuelle place des Droits de l'homme qui accueille dorénavant mairie, cathédrale, chambre de commerce et d'industrie autour d'un vaste espace minéral. C'est un lieu sans âme. Car contrairement à l'objectif recherché, l'absence de commerces, de bars-terrasses ou restaurants fait cruellement défaut. Aucune vie ne s'y développe spontanément.

### ***Perspectives amères***

L'extension du centre commercial entreprise dans les années 2000 constitue sans aucun doute une autre erreur. Ce n'est pas à partir d'une enseigne, aussi prestigieuse soit-elle que l'on peut bâtir un projet. Il s'agit d'une conception purement marchande. L'ouverture du centre commercial sur la ville, s'accompagnant de la disparition des murs périphériques et de l'extension des commerces vers l'extérieur, aurait été préférable en reliant les différentes composantes de la ville : habiter, travailler, commercer, se cultiver, se distraire... ce que nous pourrions traduire par la « mixité des usages » à l'instar de Saint-Quentin-en-Yvelines qui a su se détacher de ce concept à « l'américaine ». Promeneurs et usagers doivent pouvoir cohabiter sur le même espace. Rien n'est pire que cette conception refermée sur elle-même.



**2030.** Capitale de l'Essonne mais associée à Sénart par la création de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, le défi est nouveau. Il s'agit dorénavant de raccommoder un territoire chahuté depuis trop longtemps et d'imaginer la ville de demain. Le pari est difficile car notre territoire est composé de vingt-trois communes indépendantes qui ne se sont jamais vraiment associées pour travailler sur une cohérence d'ensemble. SCoT, PLUi sont des gros mots pour des élus locaux habitués à produire essentiellement des communes dortoirs. Pourtant, les outils d'aménagement territoriaux existent (loi Alur (Accès au Logement et Urbanisme Rénové) loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) notamment). Mais il faut accepter de repenser l'aménagement à une échelle pertinente, au-delà des limites communales, celle des territoires créés au 1er janvier 2016.

Que de temps perdu !

## *Sénart, le fantôme d'une ville nouvelle ...*

Au début, il n'y a rien, ni immeubles, ni francilienne, ni autoroute, même pas de gare entre Moissy et Cesson. Ou plutôt si : la plaine céréalière et betteravière briarde et De Gaulle en 1961, comme le rapporte Fifi, disant à Paul Delouvrier « Mettez-moi de l'ordre dans tout ce bordel »...Le délégué général du nouveau District de la Région de Paris se met au travail, et en une décennie, le périphérique est achevé, le RER est lancé ainsi que les villes nouvelles.

**Le 15 octobre 1973** : l'Etablissement public d'aménagement de Melun-Sénart (EPAMS), qui aménage et développe le territoire, est créé, de même que les trois syndicats communautaires d'aménagement (SCA) qui constituent la ville nouvelle :

- *Grand-Melun*, sept communes de Seine-et-Marne (Cesson, Le Mée-sur-Seine, Melun, Nandy, Savigny-le-Temple, Seine-Port et Vert-Saint-Denis) ;
- *Sénart-Villeneuve*, quatre communes de Seine-et-Marne (Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel et Réau) ;
- *Rougeau-Sénart*, sept communes de l'Essonne (Étiolles, Morsang-sur-Seine, Soisy-sur-Seine, Saint-Germain-lès-Corbeil, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine et Tigery).

**En 1984**, les trois SCA sont remplacés par deux syndicats d'agglomération nouvelle (SAN) nouvellement créés :

- *Sénart-Ville Nouvelle*, en Seine-et-Marne, qui regroupe *Grand-Melun* et *Sénart-Villeneuve* (sauf les trois communes qui quittent la structure, Le Mée-sur-Seine, Melun et Seine-Port) ;
- *Rougeau-Sénart*, dans l'Essonne, qui ne comprend plus que Saint-Pierre-du-Perray et Tigery (les cinq autres communes, Étiolles, Morsang-sur-Seine, Soisy-sur-Seine, Saint-Germain-lès-Corbeil et Saintry-sur-Seine, ayant quitté la structure). Saintry-sur-Seine et Morsang réintègrent en 2003.



Les programmes immobiliers de logements démarrent et s'étendent au milieu des années 70, sur les vastes terres agricoles préemptées par l'Etat dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de la ville nouvelle, accueillant aussi bien les familles avec enfants en recherche d'espace que les populations de Paris et banlieues, exfiltrées pour cause de rénovation de quartiers anciens.

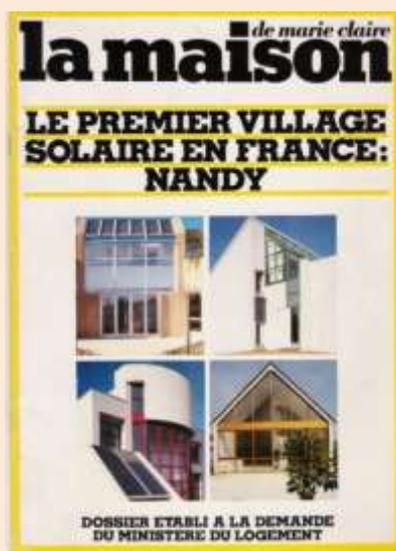
C'est d'abord un bouleversement démographique : les petits villages ruraux sont progressivement enserrés par un maillage dense de zones pavillonnaires et immeubles collectifs.

	1968	2017
Sénart Ville nouvelle	16 112 habitants	109 456 habitants
Sénart en Essonne	3 151	20 457
Total	19 263	129 913

La plus importante des communes de Sénart, Savigny-le-Temple, qui comptait 828 habitants en 1968, 2881 habitants en 1975, fait partie depuis 2020 du petit groupe de communes de Seine-et-Marne ayant dépassé les 30 000 habitants. La gare a été ouverte le 31 juillet 1976 sous le nom de *Savigny - Bois d'Arqueuil*.

Au début, une certaine utopie prévaut : comme la ville nouvelle part d'une feuille blanche, tout est possible en théorie. En 1974, première campagne de communication de l'EPA « *Melun Sénart, ville verte* », qui met l'accent sur la « *ville à la campagne* », la ville nouvelle proche des forêts de Rougeau et de Bréviande, dispose encore de vastes espaces naturels. En fait, l'appétit et l'état d'esprit des promoteurs, ainsi que de nombre d'élus,

font que l'urbanisation de Sénart reste dans le schéma classique d'alignement de logements. La structuration de la ville nouvelle peine à s'extraire de cette dimension. En **1981**, l'architecte Roland Castro, lui aussi amateur de tour d'hélicoptère avec le président Mitterrand, lance le village solaire à Nandy, qui restera, hélas, un exemple isolé.



Après la période des « pionniers », arrive celle des grands projets urbains réputés structurants.

**En 1991** Le gouvernement Rocard choisit Sénart pour l'implantation du Grand Stade de football. Une gare TGV et une liaison RER Corbeil/Sénart est envisagée. Mais en 1993, volte-face du gouvernement Balladur qui donne la préférence à Saint-Denis.



Projet du Grand Stade en 1993 - Feuille de Savigny n° 127 (service Archives-documentation)

Sénart se désenclave ensuite très progressivement :

- 1990, mise en service de la Francilienne ;

- 1994, ouverture du tronçon autoroutier A5b
- 1995, ouverture de l'autoroute A5A et raccordement de l'autoroute A5 à la Francilienne

Ce désenclavement routier ne supprime pas les bouchons, il les reconstitue par ailleurs, comme en témoigne chaque matin l'encombrement entre le Pont sur la Seine à Corbeil et le raccord entre la francilienne et l'A5.



Priorité étant donnée à la voiture, le désenclavement des transports en commun est plus tardif :

- 1995, ouverture du tunnel gare de Lyon/ Châtelet ;
- 2007, bus Citalien entre Sénart et Melun ;
- 2011, mise en service Tzen entre gares RER Corbeil et Lieusaint ;
- 2011, Réseau Ferré de France choisit Sénart pour un éventuelle une seconde gare TGV avec Orly.

L'offre commerciale se transforme complètement, en 2002 l'ouverture du centre commercial Carré Sénart (aujourd'hui Carré Sénart Westfield) et en 2007 le Shopping Park voisin aspirent les habitants de Sénart et d'ailleurs, au risque de provoquer des goulots d'étranglement les jours de gros achats, et d'assécher les zones de chalandise de proximité construites dans les années 70/80 dans les quartiers. Le Carré Sénart lui-même, incorporant le Théâtre, le siège du SAN de Sénart et d'autres services publics, prétend faire office de centre-ville, demeuré jusque-là inexistant.

**En 2013**, le Contrat de développement territorial signé avec l'Etat est censé intégrer Sénart à la dynamique du Grand Paris. Il est fléché Logistique et éco activités, intégrant de nouveau la perspective de la gare TGV à Moissy-Cramayel. Mais ce projet de gare TGV,

décidément un serpent de mer, est rapidement renvoyé aux calendes grecques par l'Etat, réduisant ainsi à néant les projets des élus sénartais de grand pôle d'activités multimodales.

Au final, la logistique XXL (avec le navire amiral de 200 hectares du Parc A5 et tous les autres parcs le long de la francilienne) reste l'activité dominante dont Sénart à le plus grand mal à maîtriser les effets pervers.

Sénart reste donc une ville « nouvelle » dortoir, où les habitants restent encore trop tributaires de leur voiture pour leur vie quotidienne, de transports en commun aléatoires pour exercer ailleurs des emplois que beaucoup ne trouvent pas assez sur place.

Le destin de Sénart est maintenant dans les mains de la nouvelle agglomération Grand Paris Sud issue de la fusion avec les agglos de Corbeil, Evry, etc. Le rôle de l'Etablissement Public d'Aménagement de Sénart étant de plus en plus discuté.

## *Brèves*

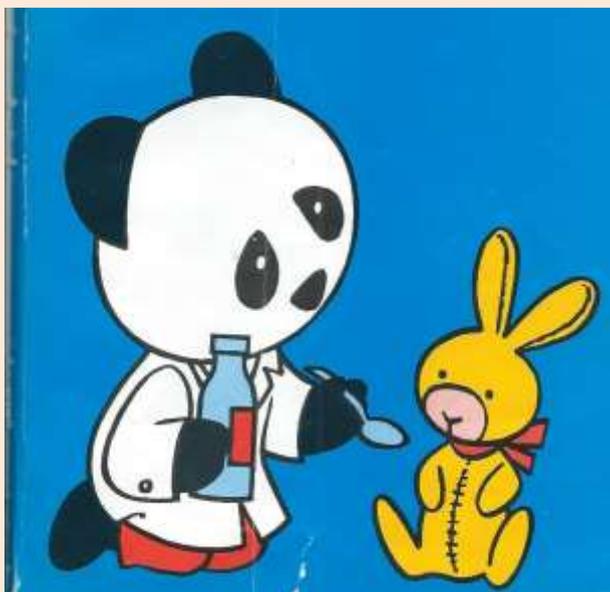
### ***La transition écologique vue par GPS : que le meilleur gagne !?***

Notre agglomération est friande de compétitions comme le Marathon, La Sénartaise. Voilà maintenant que les champions sont appelés par l'agglomération à se mesurer sur le terrain de la transition écologique, à travers les « Green challenges » sur l'économie d'énergie ou autres sujets à venir comme l'alimentation. Le mot challenge désigne une « *épreuve sportive dont le vainqueur sort avec un titre, un prix, jusqu'à ce qu'un vainqueur nouveau l'en dépossède* ». En effet, chaque année le sacre de la famille la plus méritante participant à cette épreuve (?) fait l'objet d'une communication de la part de l'agglomération, ce genre de concours de beauté s'établit même maintenant au niveau national.

C'est sympathique puisque censé favoriser l'émulation sur les questions de transition écologique. Mais tout de même, sachant que quelques dizaines de familles sont embarquées dans ces opérations, combien faudra-t-il de temps pour que l'émulation s'empare des 350 000 habitants de l'agglomération ? la communication autour de ces challenges est d'ailleurs plus centrée sur les résultats performants que sur la méthode pour les obtenir. Green challenge ou green marketing ?

Début 2019, Grand Paris Sud a signé une convention cadre sur trois ans avec WWF, qui elle aussi a fait l'objet d'une campagne de communication. Une subvention de 50 000 € était prévue pour l'année 2019. Cette grande association de protection de la nature, qui n'est d'ailleurs pas spécialisée dans les problèmes de transition écologique, était sollicitée pour apporter son expertise en la matière. Force est de constater que son apport est resté fort discret, du moins aux yeux des habitants lambda de l'agglomération, ainsi que des associations environnementales comme les nôtres qui n'ont pas eu l'honneur d'être approchées par cette Organisation Non Gouvernementale (ONG) au long cours.

Docteur Pandi, est-ce trop tard, fallait-il passer par Doctolib pour obtenir un rendez-vous ?



*Un lapin posé ....*

## *GPSE : qui sommes-nous ?*

Suite à la création début 2016 de la nouvelle agglomération Grand Paris Sud / Seine-Essonnes-Sénart, des associations d'Essonne et de Seine-et-Marne agissant, dans ce périmètre, sur les questions locales de défense de l'environnement, du cadre de vie, de la promotion du développement durable, ont décidé de constituer ensemble un **collectif associatif intitulé [Grand Paris Sud Eco citoyen]**.

Ce collectif a pour objectif de faire entendre, au prisme du développement durable, **une voix de la société civile, citoyenne et associative**, pour toutes les questions qui détermineront les politiques mises en œuvre par cette nouvelle agglomération maintenant comme dans les années à venir : développement économique, emploi, logement, transports, urbanisme et équilibre du territoire, environnement, ... ;

Notre démarche se veut citoyenne car elle entend contribuer à une démocratie citoyenne vivante, favoriser des formes nouvelles de participation démocratique en donnant toute sa place à la société civile. Nous engageons les élus de la nouvelle agglomération à en faire vivre les conditions.

Notre objectif se veut aussi éco citoyen car nous souhaitons contribuer à la création d'un territoire durable plus respectueux des ressources naturelles, des populations, de l'environnement et du cadre de vie.

### ***Les associations membres***

#### ***Du collectif Grand Paris Sud Eco citoyen \****

ADE (Association de Défense de l'Environnement de Sénart et environs), ARNASSEN (Association pour la reconnaissance de Noisement...), C-E-E (Corbeil-Essonnes-

Environnement), DDNA (Développement durable Notre avenir), EVRY Sud, EVRY Village, SEE (Soisy-Etiolles- Environnement)



Ces associations sont membres de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Contact : [gpsecocitoyen@gmail.com](mailto:gpsecocitoyen@gmail.com)

<https://www.facebook.com/GPSE.idf/>

<http://gpse.e-monsite.com/>

