



Liaison

Ile-de-France Environnement

L'environnement, ce n'est pas fini....

Oui, la prise de conscience environnementale ne fait que commencer, même si certains disent le contraire. L'environnement, c'est à la fois simple et compliqué. Au sens d'IDFE, c'est tout ce qui concerne l'écosystème dans lequel vit l'homme. La nature, la faune et la flore ; mais aussi les créations anthropiques : les villes, les infrastructures, les transports...

En passant par l'homme lui-même et par la protection de la planète Terre pour nos enfants. Comprendre et organiser l'environnement pour qu'il soit en harmonie avec ceux qui l'habitent est une tâche complexe. Les responsables politiques, qui vivent dans le court terme, ont dû mal à l'imaginer et à le concevoir.

L'environnement est le sujet majeur du 21^e siècle. Il commence d'ailleurs à bien se rappeler à nous. En dépit d'un épisode de froid intense de 15 jours, cet hiver a été exceptionnellement doux et sec. Les moyennes des températures montent doucement année après année. Les grandes entreprises de production d'électricité doivent désormais tenir compte de ce phénomène pour planifier leur production.

L'homme est capable à la fois de modifier la vie en manipulant le génome des espèces animales et végétales mais aussi son écosystème par l'hyper-développement de ses activités de production et de consommation. La Terre, bonne fille, pouvait supporter le sélectionneur de semence. Celui-ci améliorerait une variété de blé ou de pomme de terre par l'observation des meilleurs rendements. La Terre pouvait faire vivre harmonieusement le meunier qui utilisait l'eau ou le vent pour moudre le grain et fournir le boulanger. Elle ne supporte plus l'homme qui consomme et pollue plus que ce qu'elle peut épurer.

Dire cela ce n'est pas être passéiste. C'est au contraire avoir les pieds sur Terre et vouloir y vivre en bonne santé. Modifier l'échelle de nos prévisions, organiser l'avenir, changer de modèle économique, bouleverser nos habitudes... tout cela est difficile à réaliser. Malheureusement, les hommes doivent le faire rapidement s'ils veulent pouvoir assurer à leur descendance une vie décente. La Terre survivra à une espèce destructrice. Il est malheureux que celle-ci, pourtant consciente de son avenir, se suicide ainsi. Avoir une confiance aveugle dans nos capacités humaines et dans le pouvoir de la science pour s'en sortir est un pari dangereux. Surtout quand on voit que les connaissances actuelles ne sont pas prises au sérieux par nos responsables politiques.

Michel Riottot

président d'Ile-de-France Environnement



La Petite ceinture de Paris poursuit sa métamorphose

La petite ceinture ferroviaire dont l'exploitation s'est progressivement arrêtée à partir de 1934, poursuit sa métamorphose dans le 15^e arrondissement. Dans la continuité des sentiers nature déjà ouverts dans les 12^e et 16^e arrondissements, une promenade végétale de 1,3 km est en cours d'aménagement entre la place Balard et la rue Olivier de Serres. Cette opération constitue la première partie du corridor écologique de 2,5 km qui reliera, à terme, le parc André Citroën au parc Georges Brassens. Plantes et petite faune se déplaceront ainsi d'un parc à l'autre et participeront au développement de la biodiversité parisienne.

La Halle Freyssinet sauvée de la démolition

Daniel Canepa, préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, a pris, mercredi 29 février un arrêté de protection pour la Halle Freyssinet. Ce bâtiment construit en béton précontraint entre 1927 et 1929, sur les plans de l'ingénieur Eugène Freyssinet, dans le 13^e arrondissement faisait l'objet d'un projet de destruction partielle par la Mairie de Paris, contesté par les associations.

Le classement à l'inventaire des monuments historiques empêche toute démolition.



Deux lauréats en Ile-de-France pour les prix du ministère de l'Ecologie

Le prix "Restauration de carrières et sites industriels" a été décerné à la communauté d'agglomération des lacs de l'Essonne (91) pour la restauration des lacs de Grigny et de Viry-Châtillon dans d'anciennes carrières de sable. Le Prix "Education, lien social et loisir" a été attribué à la ville de Mesnil-le-Roi (Yvelines)

pour ses opérations de nettoyage et de sensibilisation (visites, conférences, expositions...) autour de la réserve naturelle des Prés du Marais. Ce concours, organisé par le ministère de l'Ecologie en partenariat avec l'Association des maires de France (AMF) et les agences de l'eau, s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de protection et de restauration des zones humides. Il vise à récompenser les collectivités qui ont conduit des opérations d'aménagement exemplaires dans ces zones menacées par l'urbanisation.

Seize nouvelles éoliennes en Essonne

Le préfet de l'Essonne vient d'accorder des permis de construire pour deux nouveaux parcs éoliens dans le sud du département, à Angerville et Boissy-la-Rivière. Cette décision est contestée localement par plusieurs élus et par des associations de protection des sites.

Avec trois éoliennes déjà en service à Pussay depuis décembre dernier, le département de l'Essonne est le premier de l'Ile-de-France à être équipé de tels dispositifs.

L'Etat et la région sont favorables au développement de cette source d'énergie. Alors que la puissance installée en Île-de-

France est aujourd'hui de 0,06 MW, le potentiel peut atteindre 1 000 MW. Un schéma régional éolien est en cours d'élaboration. Il définira d'ici le 30 septembre les zones favorables dans lesquelles il serait possible d'instituer des zones de développement de l'éolien.

Un nouveau Parc naturel pour l'Ile-de-France

Le Conseil régional d'Ile-de-France a voté à l'unanimité une délibération créant le Parc naturel régional de la Brie et des Deux Morin. Ce Parc couvrira le quart de la surface du département de la Seine-et-Marne. Le syndicat mixte devra définir la charte du Parc et son périmètre définitif.

Outre le futur PNR de la Brie et Deux Morin, la région Ile-de-France compte quatre autres Parcs naturels régionaux (la Haute Vallée de Chevreuse, le Vexin français, le Gâtinais français et l'Oise Pays de France).

La première "légumerie" bio ouvre aux Mureaux



Une "légumerie" vient d'être ouverte sur le domaine de la ferme de La Haye, aux Mureaux (Yvelines). Le site avait été choisi il y a plusieurs mois pour accueillir un circuit de Formule 1, projet abandonné depuis. Cet atelier de transformation est une aubaine pour les producteurs locaux qui y livreront leurs légumes. Ceux-ci, une fois nettoyés, seront emballés sous vide pour être livrés dans les cantines de la région parisienne. C'est la première "légumerie" d'Ile-de-France à ne traiter que des produits bio.

Le Conseil constitutionnel valide le permis de construire de la Fondation Louis Vuitton

La question prioritaire de constitutionnalité soulevée par la Coordination de sauvegarde du bois de Boulogne a été rejetée le 24 février par le Conseil constitutionnel. Les permis de construire de la Fondation Louis-Vuitton, un

énorme bâtiment au milieu d'un espace protégé, accordés par la Mairie de Paris sont donc définitivement validés malgré les décisions négatives du Conseil d'Etat et du tribunal administratif pour non-respect des documents d'urbanisme. Mais l'Assemblée nationale était passée outre par un amendement dans un projet de loi sur le livre numérique.

La Région vote son plan de déplacements



Rédigé par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), le Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France (PDU) a été adopté le 16 février par l'assemblée régionale. Les objectifs sont ambitieux : + 20 % de déplacements en transports collectifs, + 10 % en vélo et à pied, et parallèlement, - 2 % des déplacements en voiture ou deux-roues motorisés.

Le PDU vise à respecter les engagements de réduction de 20 % des émissions des gaz à effet de serre d'ici à 2020. La Région a attribué 3,15 milliards d'euros pour la mise en œuvre du PDU sur les dix prochaines années.

Les cyclistes parisiens pourront bientôt "tourner à droite" au feu rouge.



Le Conseil de Paris s'est prononcé favorablement pour expérimenter une nouvelle signalisation dédiée aux vélos : à certains carrefours, les cyclistes seront autorisés à ignorer le feu rouge pour tourner à droite.

Les piétons resteront toutefois prioritaires pour traverser si la figurine est verte. Ces dispositions sont destinées à accompagner le développement du vélo en ville.

Déjà expérimentées avec succès à l'étranger, elles rendent plus fluide la circulation des cyclistes et évitent des incidents au moment où le feu tricolore passe au vert pour les automobiles.

Dans un premier temps, quinze carrefours seront équipés dans le 10^e arrondissement.

Denis Baupin, l'homme qui a déclaré la guerre au "tout voiture"

L'élus Vert, maire-adjoint de Bertrand Delanoë, retient surtout son action entre 2001 et 2008. Il a alors réduit de façon spectaculaire la place de l'automobile dans les rues de la capitale.

Abientôt 50 ans, Denis Baupin n'a pas l'âge de faire un bilan. Pourtant, le maire adjoint de Paris, chargé du développement durable, de l'environnement et du plan climat, a déjà des motifs de satisfaction. Militant chez les Verts depuis 1989, l'homme, d'un naturel réservé, manifeste un enthousiasme certain quand il parle de ses réalisations dans le domaine de l'environnement. Chargé des transports, de la circulation, du stationnement et de la voirie, entre 2001 et 2008, il est alors devenu "l'homme qui a déclaré la guerre aux voitures".

Tout avait commencé en août 2001, au début de la première mandature Delanoë. Avec les premiers couloirs de bus installés pendant l'été les automobilistes perdaient plus d'un tiers de la chaussée au profit des bus et des vélos.

La confiance de Bertrand Delanoë

Denis Baupin n'est pas prêt d'oublier l'accueil réservé à son initiative. "J'avais convaincu le maire que si on voulait convaincre de notre volonté de changer Paris, il fallait marquer les esprits." Mais "les services techniques de la ville avaient réinventé les couloirs de bus sans tenir compte de ce qui se faisait ailleurs, en France et à l'étranger." Les livraisons ne sont pas suffisamment prises en compte. Bertrand Delanoë maintient cependant sa confiance à Denis Baupin.

"J'étais le seul intéressé par les transports après la victoire de la gauche et des Verts en 2001. Nous savions que les trois quarts des Parisiens étaient pour une réduction de la place de la voiture." Denis Baupin découvre que "les déclarations d'intention peuvent être oubliées quand les intérêts locaux sont touchés. Je reconnais que nous avons parfois été maladroits dans la présentation de nos projets."



L'opération Paris-Plage est mieux acceptée. Le tramway, un projet lancé à l'époque Tiberi, est une réussite. Le deuxième tronçon est désormais attendu avec impatience. Le prolongement du réseau de couloirs de bus s'avère plus compliqué. "Les circulations à contre-sens peuvent devenir anxiogènes." reconnaît Denis Baupin.

Au bout du compte, l'élus Vert affiche des chiffres impressionnants : "Un million de voyages en transports en commun par jour en plus depuis 2001, 450 000 déplacements automobiles en moins, 100 000 utilisateurs de Vélib et 100 000 passagers dans le tramway chaque jour."

Ingénieur diplômé de l'École Centrale, Denis Baupin a pu tenir tête aux techniciens de la Ville. Conseiller de Dominique Voynet au ministère de l'environnement en 1997 et 1998, il a participé aux négociations sur l'arrêt de Super Phénix, sur l'interdiction des OGM, sur le canal Rhin-Rhône. "Les écologistes ont pu faire bouger les lignes, même si beaucoup de nos avancées sont systématiquement remises en cause par la droite." Des négociations utiles aussi dans ses discussions avec l'administration et le Préfet de Paris.

Green ride

L'élection de 2008 ramène les Verts de 12 à 7 %. Les Verts contestent des projets comme les Halles, Roland-Garros et le stade Jean-Bouin. Denis Baupin perd son poste aux transports et devient maire adjoint chargé du développement durable, de l'environnement et du plan climat. "C'est moins spectaculaire, moins polémique. Je mène la réhabilitation thermique des logements. Nous avons également lancé un programme de réduction de 30% de la consommation énergétique des bâtiments municipaux et de l'éclairage public."

Avec le bio dans les cantines, la géothermie, la réduction du bruit et des ondes électromagnétiques, Denis Baupin a le "sentiment de ratisser large après avoir creusé son sillon". Il se prépare à une nouvelle bataille pour faire passer de 80 à 70 km/heure la vitesse sur le boulevard périphérique. "Un moyen de réduire le bruit et la pollution. Il y a urgence. Nous ne respectons pas les directives européennes sur la qualité de l'air."

Christophe de Chenay

Livres de Denis Baupin : "Tout voiture, no future" ed. L'Archipel ; "La planète brûle, où sont les politiques ?" ed. Hoëbeke

Entre deux locations, des logements vides pourraient être attribués plus facilement

La réduction des délais entre deux locations permettraient de mettre sur le marché une partie des appartements vacants. Les bailleurs publics doivent s'inspirer du privé

Les mal-logés se comptent par millions. Des associations dénoncent régulièrement des immeubles laissés vides par leurs propriétaires. Certains militants en viennent à les squatter au cours d'actions médiatisées. Ces agissements sont peu productifs pour résoudre le problème de fond. Mais ils ont le mérite de faire prendre conscience de l'étendue de la catastrophe à la population et aux responsables politiques.

Plusieurs candidats à l'élection présidentielle ont présenté leurs propositions pour résoudre le problème du mal-logement devant la Fondation Abbé-Pierre. Depuis le célèbre appel de l'hiver 1954, la situation n'a guère évolué. Un certain nombre de logements vides pourraient cependant fortement contribuer à la résorption du manque de logements sociaux. Ce sont ceux qui sont en cours de réaménagement entre deux locations.

Un délai de six mois

Une location moyenne dure dix ans. Le temps passé entre la libération d'un logement et la signature d'un nouveau bail est d'environ six mois.

Travaux

Ainsi 5 % des logements sont en permanence vacants. Personne ne remet en question ce type de fonctionnement et tout le monde semble admettre cet état de fait.

Ce délai de six mois n'est pas incontournable. Il découle d'une interprétation restrictive des règles des appels d'offre publique.

L'usage veut que l'on attende que les logements soient définitivement libérés et l'état des lieux signé pour lancer l'appel d'offre des entreprises. Il faut ensuite dépouiller les offres, signer un contrat et attendre que l'entreprise soit disposée à entamer le chantier. On attend ensuite la réception du chantier pour entamer la procédure d'attribution.

Si la transparence et la mise en concurrence imposent bien légitimement les appels d'offres et les commissions d'attribution, rien n'empêche de mener les procédures en même temps. Les entreprises peuvent lancer leurs offres pendant la période de préavis.

Le bailleur pourrait alors librement choisir l'entreprise la plus disponible et la plus rapide pour l'exécution du chantier. La commission d'attribution pourrait par-

faitement faire son choix sur plan avant l'achèvement du chantier.

Ce sont des pratiques que maîtrisent parfaitement les bailleurs sociaux privés. Certains d'entre eux ont su ramener le temps de vacance à deux semaines, voire sept jours pour les plus performants. En réduisant le temps de vacance, ils remettent sur le marché des logements sociaux et ils sont gagnants financièrement car ce sont six mois de loyers qui sont réglés en plus. Une gestion tendue de la mutation des locataires permet donc de ramener rapidement des habitations sur le marché.

Une interprétation nouvelle des règles sur la maîtrise d'œuvre publique s'avère nécessaire après une étude sérieuse du problème. Car il faut conserver une parfaite transparence et une mise en concurrence systématique. Même si les procédures administratives rendent un délai très court improbable, un objectif d'un mois peut être envisageable.

Remi Koltirine

administrateur de SOS Paris

www.sos.paris



La proposition d'augmenter de 30 % les droits à construire mérite d'être étudiée

Peu utile à Paris, cette mesure pourrait permettre de densifier les autres centres urbains. Une nécessité pour l'environnement, avec le rapprochement des services et la diminution des déplacements

En annonçant la possibilité d'augmenter de 30 % les droits à construire accordés aux particuliers et aux collectivités, le président de la République a beaucoup surpris. Cette proposition se limite aux secteurs déjà constructibles. Elle n'aura donc aucune conséquence sur les espaces en "loi Montagne", en "loi Littoral", en espace agricole ou rendus inconstructibles par un plan de prévention aux risques.

Cette mesure aura peu d'impact à Paris. Le COS de la capitale est généralement de 3. Avec 30 % de constructibilité en plus, il passerait à 3,9. La plupart des parcelles parisiennes supportent déjà un COS bien supérieur, allant de 4 à 5 dans les quartiers faubouriens à plus de 6 dans l'habitat haussmannien.

Des tours plus hautes

En revanche, le coefficient d'utilisation du sol, (CUS, ancêtre du COS) a été mis en place pour limiter la constructibilité dans des parcelles avec des tours ou des barres, édifiées dans les années 1960. A Paris, l'augmentation de la constructibilité permettrait théoriquement aux tours et aux barres de prendre 30 % de hauteur. Pas sûr que les Parisiens apprécient une telle évolution.

En banlieue ou en province, la constructibilité imposée par les PLU sous l'autorité du maire et du préfet, est généralement plus contraignante que les mesures nationales. La directive "Sarkozy" serait donc totalement inopérante, du moins directement.

En revanche, elle pourrait inciter certains maires à se poser la question de la densification des centres urbains. Ce qui était hier un tabou pourrait devenir l'objet d'une réelle avancée écologique. Les centres urbains seraient den-

sifiés sans forcément accroître le sentiment de densité pour les habitants.

La densification des centres urbains est une nécessité pour l'environnement. Proximité des services, augmentation des déplacements piétonniers ou en transports en commun et donc diminution de l'utilisation des transports individuels, économie d'énergie pour le chauffage... Mais la densification peut faire craindre une multiplication des problèmes dus à une trop grande promiscuité.

L'augmentation des droits à construire peut ainsi être envisagé sérieusement après une analyse fine du bâti existant. Dans une très large majorité des villes françaises, 30 % de constructions en plus ne modifierait pas réellement l'aspect des rues et du bâti. Il existe par-

Toujours plus haut

tout d'anciens bâtiments agricoles, des usines désaffectées, des parcelles en friches, autant de terrains devenus inconstructibles sans qu'on en sache précisément la raison... Il est pourtant possible de construire écologique en ville sans grignoter sur les espaces libres.

La mesure proposée par le candidat Nicolas Sarkozy peut donc être envisageable. La densification doit se faire au cas par cas après une analyse fine des centres urbains.

Jean-Benoit Chaeyrand

SOS Paris

A lire : "Ecologiser les documents d'urbanisme pour protéger les terres agricoles et les espaces naturels" Laurence Delattre et Claude Napoleone, Le Courrier de l'Environnement de l'Inra, N°60, mai 2011



Le maintien de l'agriculture péri-urbaine est indispensable à l'équilibre de la région

Sur la ceinture verte du Grand Paris, les forces vives – publiques et privées – se mobilisent en faveur d'une agriculture adaptée à la proximité urbaine

En Ile-de-France, l'urbanisation croissante et le développement de toutes les infrastructures qui l'accompagnent sont à l'origine d'une consommation de terres agricoles particulièrement préoccupante. Celle-ci a dépassé 1 000 hectares par an ces dernières années.

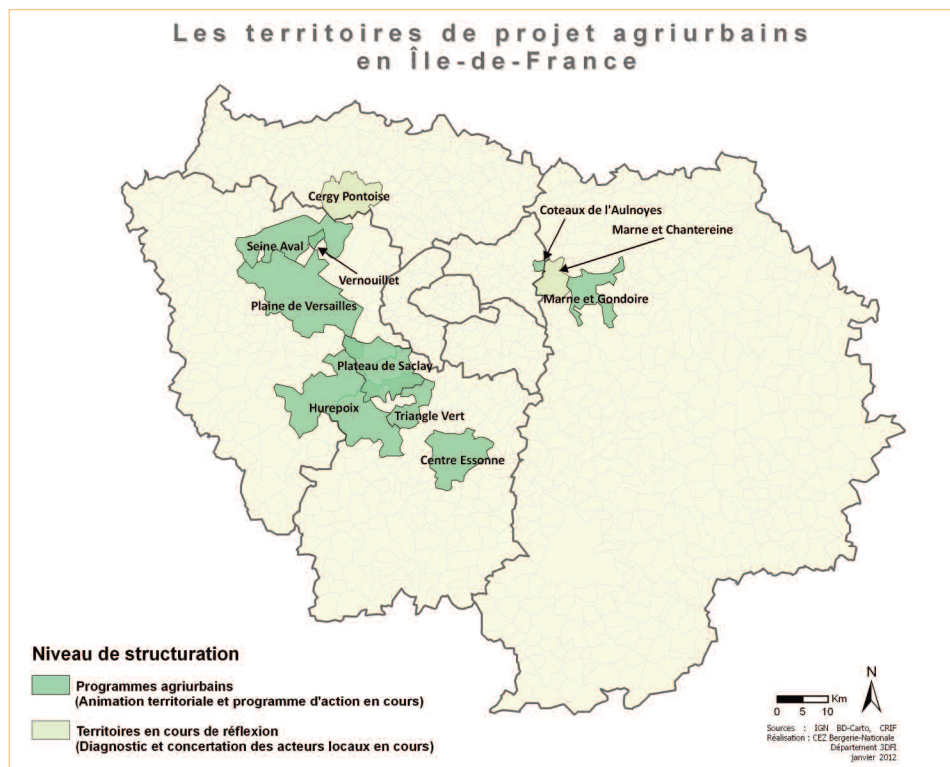
Au-delà de l'artificialisation irréversible des sols, ce sont les conditions d'exploitation qui sont de plus en plus difficiles pour les agriculteurs : espaces fragmentés, difficultés de circulation pour les engins agricoles, conflits d'usages avec les citadins... Or ces espaces et ces activités répondent à des enjeux à la fois environnementaux, sociétaux et économiques. Le maintien de l'agriculture périurbaine représente donc un véritable défi pour le développement équilibré de la région capitale.

Depuis le début du siècle, les initiatives locales en faveur du maintien et de la valorisation de l'agriculture périurbaine se sont particulièrement développées. En 2005, une étude menée par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France et la direction régionale et interdépartementale de l'agriculture et de la forêt identifiait une dizaine de territoires de projet.

Une dynamique

En plus des programmes agriurbains existants – Marne et Gondoire, Vernouillet, Seine Aval, le Triangle vert, la Plaine de Versailles, le Centre Essonne, le plateau de Saclay, Coubron – de nouveaux territoires de projets émergent comme les communautés d'agglomération de Cergy Pontoise ou de Marne et Chantereine.

Le Conseil régional a toujours soutenu ces démarches. Depuis 2008, un programme cadre en faveur de l'agriculture périurbaine



a été élaboré. Les territoires de projets s'inscrivant dans une démarche multi-acteurs et structurée autour d'un projet pour l'agriculture à l'échelle du territoire bénéficient de subventions spécifiques. Les Chambres d'agriculture s'impliquent également sur ces questions.

En 2009, l'ouverture de la démarche européenne "Leader" en Ile-de-France illustre bien la reconnaissance des enjeux liés au développement local des territoires franciliens et par conséquent de l'agriculture péri-urbaine. Grâce à ce dispositif, l'association patrimoniale de la plaine de Versailles et du plateau des Alluets ainsi que l'association pour le développement de l'agriculture durable en Seine Aval ont pu bénéficier de moyens supplémentaires pour renforcer leurs projets.

Le réseau des territoires agriurbains d'Ile-de-France entraîne

une dynamique d'échange et de mutualisation entre les différents territoires agri-urbains. Le département formation et innovation de la Bergerie nationale de Rambouillet anime ce réseau qui rassemble la dizaine de territoires de projet actuellement identifiés ainsi qu'une soixantaine de partenaires institutionnels ou associatifs (Safer, Agence des espaces verts, conseils Généraux, chambres d'agriculture, groupement d'agriculteurs biologiques, Amap Ile-de-France, Universités, etc.).

Il organise des ateliers techniques pour les animateurs de territoires et un séminaire annuel réunissant l'ensemble des acteurs franciliens concernés. Il accompagne également chacun des territoires dans ses projets.

Jean-Xavier Saint-Guily

animateur du réseau

des territoires agri-urbains d'Ile-de-France

jean-xavier.saint-guily@educagri.fr

Les contrats de développement territorial deviennent un nouvel outil d'aménagement

Les CDT définissent des objectifs en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de commerce et d'activité économique. Ils devront protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers

Le contrat de développement territorial (CDT) est un nouvel outil d'aménagement du territoire institué spécifiquement pour l'Ile-de-France par la loi Grand Paris du 23 juin 2010 et par le décret du 24 juin 2011. Il va s'imposer aux documents d'urbanisme intercommunaux (SCOT) et communaux (PLU). Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif), en cours de révision, devra aussi intégrer les contraintes des CDT élaborés en même temps que lui.

Les CDT définissent des objectifs "en matière d'urbanisme, de construction de logements, de transports, ... d'équipement commercial, de développement économique, ... de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers" et les modalités de mise en œuvre de ces objectifs.

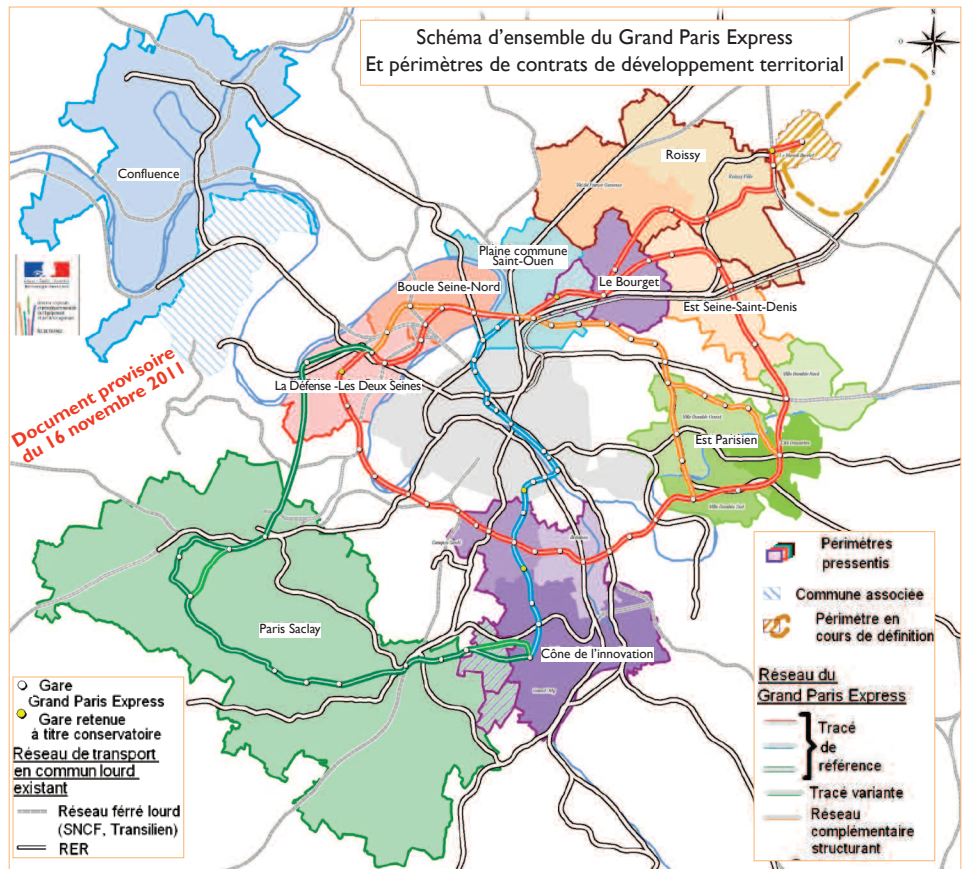
Une vingtaine sur le Grand Paris

Les contrats sont établis entre l'Etat et des communes ou leurs groupements qui acceptent de travailler ensemble sur des territoires pertinents en matière de développement économique.

En matière de construction de logements, les CDT s'intégreront dans les objectifs territorialisés (TOL) définis par le préfet de région en référence à l'objectif global des 70 000 logements par an.

L'élaboration des CDT compte plusieurs phases. La première conduit à la conclusion par l'Etat et les collectivités territoriales d'un accord-cadre sur le périmètre du CDT, les priorités retenues et les actions à mener en partenariat.

A ce jour, sont identifiés ou en cours de définition une vingtaine de CDT appartenant à des territoires considérés comme stratégiques. Ils devraient être desservis par les boucles du réseau Grand Paris Express, à l'exception du territoire Confluence Seine-Oise autour de



Cergy-Pontoise et peut-être d'un autre autour de Sénart.

Certains de ces territoires comprendront plusieurs CDT. Paris-Saclay, avec son cluster scientifique et technologique, sera décliné en deux CDT. Le cône sud de l'innovation en comptera trois : Campus sciences et santé, Grandes ardoines et grand Orly. Le territoire de l'Est parisien sera décliné en quatre CDT sur la thématique de la ville durable.

A la fin février, cinq accords-cadre avaient été signés pour les CDT de Plaine Commune-Saint Ouen, des Grandes Ardoines, du Campus science et santé, de Val-de-France-Gonesse-Bonneuil et du Cœur économique Roissy-Terres de France.

Ce seront ensuite la Défense et les deux Seines avec un cluster financier et des services, la boucle Seine nord autour de Gennevilliers,

le territoire du Bourget et le territoire Est de la Seine Saint-Denis.

Les CDT peuvent s'inscrire dans un périmètre de projet plus large faisant l'objet d'un schéma de développement territorial sans valeur contractuelle. C'est le cas du schéma de développement territorial de Paris-Saclay, ainsi que du schéma de développement territorial de la vallée Scientifique de la Bièvre.

Ce projet regroupe 18 communes et quatre intercommunalités du Val de Bièvre (94) et du sud des Hauts de Seine. Le CDT Campus science et santé n'en concerne, au moins dans un premier temps, que huit. Les CDT feront l'objet d'une évaluation environnementale et devront être mis en enquête publique au plus tard en février 2013.

Daniel Hannotiaux
président d'honneur d'IDFE
membre du CESER

Romainville, les déchets, c'est l'affaire de tous

Habitants et associations s'opposent à un projet d'usine de traitement des ordures ménagères inefficace et dangereux

Le projet du Syctom pour l'usine de méthanisation de Romainville rencontre une forte opposition de la population. L'enquête publique ayant été particulièrement discrète, 7 avis seulement déposés, la population se trouve confrontée à une décision qui lui a totalement échappé.

Le 14 mars 2012 une soirée d'information organisée par le collectif Arivem (association des riverains de l'usine de méthanisation de Romainville) avec la participation de France Nature Environnement, d'associations de la France entière a réuni environ 500 personnes.

A Romainville, les produits qui entreront dans les fermenteurs seront de mauvaises qualités malgré l'utilisation d'un procédé, le tri mécano-biologique (TMB) des déchets ménagers, censé favoriser leur fermentation.

Ce procédé est incapable de séparer les produits fermentescibles (déchets organiques ménagers) des plastiques, boîtes de conserves et autres qui broyés ensemble alimenteront le fermenteur. Ce dernier produira un biogaz (hydrogène, méthane, hydrogène sulfuré...) dont même le Syctom ne sait pas encore comment il sera utilisé.

Le résidu après fermentation sera composté mais impropre à l'utilisation agricole car contenant trop de matières dangereuses, les agriculteurs refusent son épandage dans leurs champs. Ce mauvais compost finira donc en incinérateur !

La méthanisation ne fonctionne bien qu'avec des produits fermentescibles homogènes : déchets verts, déchets ménagers organiques, huiles et graisses... ce qui est pratiqué couramment en Allemagne et Italie.

Environnement 93 a toujours milité pour la réduction des



déchets à la source au plus près du public, en organisant manifestations ou actions en collaboration avec FNE et le Sitom93. Compostage des déchets organiques, réduction du gaspillage alimentaire, développement du recyclage et du réemploi, souhaits d'éco-conception des produits en fonction de leur devenir, ont toujours été les points d'ancrage sur lesquels s'appuyaient ces actions.

La France est l'un des pays Européens les moins bien organisés pour la valorisation de ses ordures ménagères ; seulement 30 % des déchets ménagers sont recyclés ou compostés alors que l'Allemagne, souvent prise en exemple de nos jours, porte ce taux à plus de 50 % tout comme nos cousins italiens.

Le corollaire à cette piètre performance est un recours à la mise en décharge et à l'incinération. Cette solution de facilité subie ou organisée, pour ne pas améliorer le tri à la source et différencier les déchets en fonction de leur nature, a conduit à une explosion des coûts, soulignée par la Cour des Comptes, et donc alourdit encore une fois la facture de chaque citoyen.

A Romainville, il n'est pas trop tard pour revenir aux bonnes pratiques. Améliorons tout d'abord la collecte des ordures ménagères en concertation avec d'une part

Une forte participation

les organisateurs de la collecte, Sitom93, collectivités locales, et d'autre part les producteurs de déchets que sont les habitants.

Notre demande :

- une implication de tous les acteurs de la collecte des ordures ménagères pour diminuer le tonnage à collecter ; les collectivités locales doivent en particulier se mobiliser au travers des Plans Locaux de Prévention et par la mise en place de la redevance incitative,
- que le SYCTOM prenne le temps de la réflexion avec les élus, les citoyens, les associations et les professionnels du métier pour mettre en place une filière de traitement acceptable par tous en milieu urbain,
- que l'opacité des coûts soit levée pour que tous les acteurs puissent exprimer leur opinion en toute objectivité.
- que le canal de l'Ourcq ne soit pas sacrifié au gigantisme d'une unité de traitement sans avenir,
- que le projet soit la vitrine d'un développement durable bien compris.

Agnès Auger et Francis Redon
Environnement 93

Projet de 240 000 millions d'euros prévu pour 2015 pour traiter 320 000 tonnes de déchets par an produits par 900 000 Franciliens

2012, France Nature Environnement s'engage dans la campagne !



hesophia cc by SA 2.0

Un agriculteur dans un champ à Rungis

Les élections présidentielles et législatives ne peuvent se faire sans qu'on entende la voix des associations citoyennes de protection de la nature et de l'environnement. France Nature Environnement vous présente ses principales propositions, issues de l'Appel des 3000 pour un Contrat environnemental.

UN DIAGNOSTIC QUI FONDE L'APPEL DES 3000 POUR UN CONTRAT ENVIRONNEMENTAL

La crise que nous subissons tous, résultant d'un mode fonctionnement à crédit, est économique mais aussi écologique.

Notre mode de gouvernance ne répond pas de manière satisfaisante à ces enjeux globaux et de long terme. Si nous voulons sortir de ces crises conjuguées, il nous faut nous engager résolument dans la transition écologique de la société pour construire la France, l'Europe et le monde de demain.

Le profond changement de modèle auquel nous aspirons et les réponses à apporter doivent être

partagés et portés par les citoyens. Nous appartenons à un système vivant unique et irremplaçable, notre planète. Le moment est venu d'écrire un nouveau contrat environnemental, pour dépasser les crises et regarder vers l'avenir.

Le mouvement France Nature Environnement lance l'Appel des 3000 pour inviter les candidats aux élections de 2012 à s'engager sur la voie du Contrat environnemental, et propose un ensemble de mesures concrètes pour sortir des crises.

A l'approche d'échéances électorales qui vont engager l'avenir du

pays pour les cinq années à venir et au-delà, une vaste opération est organisée au sein du mouvement France Nature Environnement.

Son objectif : présenter aux candidats aux élections présidentielles et législatives des solutions réalistes et réalisables pour sortir des crises écologique et économique, solutions qui pourront être mises en oeuvre dès le début du prochain quinquennat.

Cette implication positive de plusieurs centaines de militants appelle des réponses de la part des candidats à ces élections.

2012, France Nature Environnement dans la campagne !

LES CHANTIERS PRIORITAIRES

Dans cet Appel des 3000, FNE identifie trois chantiers prioritaires, pour lesquels l'urgence est criante et présente un certain nombre de propositions d'ordre structurel, permettant de s'organiser pour être en mesure de mener à bien la transition écologique.



Pour une agriculture proche de nous, au service d'une alimentation de qualité

Les Français s'interrogent de plus en plus sur le contenu de leurs assiettes, souvent avec raison. Notre système agricole doit changer pour une agriculture de proximité, respectant la nature et assurant des revenus suffisants aux agriculteurs.

- Au niveau communautaire, FNE demande la réorientation des aides de la *politique agricole commune* vers une agriculture soutenable et liée au territoire ;

- Pour s'orienter vers un modèle agricole qui préserve les capacités de production et donc l'avenir des agriculteurs, FNE demande la réduction de 50 % de l'utilisation de pesticides d'ici 2018, la conversion d'au moins 20 % de surfaces agricoles en agriculture biologique d'ici 2020 et la diversification des assolements combinée à l'abandon des monocultures intensives pour économiser 30 % de l'eau utilisée en agriculture.

- Pour développer une agriculture de proximité, FNE demande l'établissement de ceintures nourricières autour des

villes et le développement de circuits de proximité grâce à des aides financières.

Et aussi :

- l'interdiction de l'utilisation des OGM dans l'alimentation animale,
- des mesures efficaces pour s'attaquer aux causes de la prolifération des algues vertes,
- l'obligation dans toutes les exploitations agricoles d'avoir une part de 10 % de la surface dédiée à la nature,
- supprimer les incitations financières au développement des agrocarburants ...

Pour cesser le gaspillage du patrimoine naturel et créer des emplois

Le monde qui se dessine est celui d'une abondance de la force humaine et d'une rareté des ressources naturelles. Surexploitées celles-ci se raréfient, provoquant une augmentation du coût des matières premières.

En France, l'artificialisation des terres est une menace majeure pour la nature : actuellement, l'équivalent d'un département est artificialisé tous les 7 ans.

Des outils efficaces de lutte contre l'étalement urbain et pour la préservation de la biodiversité doivent être mis en place.

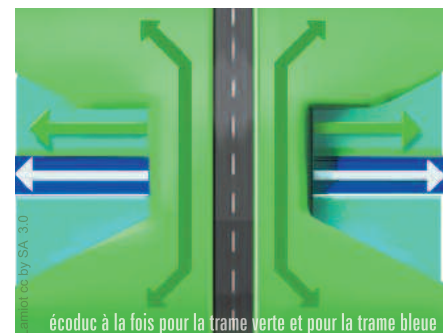
Le système fiscal doit changer pour favoriser le travail et décourager le gaspillage des ressources premières.

- FNE propose un objectif de zéro artificialisation nette du territoire en 2025 avec comme outils pour l'atteindre, une agence nationale de réduction de l'artificialisation qui répartirait des autorisations annuelles d'artificialisation et une éco-contribution biodiversité pour financer la lutte contre l'artificialisation et la restauration des continuités écologiques (trame verte et bleue...) ;

- Pour dynamiser les activités économiques dans les territoires, FNE souhaite le développement de l'économie de proximité et l'écoproduction, sources d'emplois non délocalisables, via une réduction de la fiscalité sur les activités liées, la généralisation de l'étiquetage environnemental, l'allongement des garanties de durée de vie des produits, la formation aux métiers verts et des aides aux collectivités qui privilégient les activités économiques inscrites dans leurs territoires.

Et aussi :

- l'arrêt de la construction d'infrastructures coûteuses et souvent peu utiles comme l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou le projet de piste longue d'aéroport à Mayotte,
- la compatibilité des documents d'urbanisme avec la Trame Verte et Bleue.



2012, France Nature Environnement dans la campagne !

Pour changer de modèle énergétique

Beaucoup de Français souffrent de la précarité énergétique et des augmentations du prix de l'énergie. En parallèle, la catastrophe de Fukushima nous a rappelé qu'en matière de nucléaire le risque zéro n'existe pas. L'urgence d'un changement de modèle énergétique n'est plus contestable, avec pour priorité la sobriété énergétique.

- FNE demande la création d'un *fonds d'efficacité énergétique* permettant d'injecter 20 milliards d'euros pour assurer notre suffisance et indépendance en énergie, en finançant notamment la rénovation et l'isolation thermique des bâtiments ;

- Pour progresser vers la *sobriété énergétique*, FNE demande la réorganisation de la mobilité des biens et des personnes, en privilégiant les circuits de proximité, le transport de marchandises par les voies navigables et ferroviaires et en poursuivant le développement des transports doux.

- Pour rééquilibrer le mix énergétique et assurer notre indépendance et notre sécurité, FNE demande la *sortie du*



nucléaire d'ici 2035, ce qui permettrait de développer un savoir français du démantèlement des centrales, valorisable à l'étranger.

FNE demande également le *développement harmonieux des énergies renouvelables*, en réaffectant les fonds publics jusque là dédiés au nucléaire, en aidant

la structuration des filières et en garantissant des tarifs de rachat suffisants.

Et aussi : l'interdiction de l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures non conventionnels sur le territoire national, l'arrêt de la construction des EPR de Penly et Flamanville...

LES MESURES STRUCTURELLES

Au-delà de ces trois chantiers prioritaires, la transition écologique de la société devra se faire avec :

- *une méthode de dialogue environnemental,*

- *une organisation des gouvernements national et territoriaux pour traduire la priorité donnée à la transition écologique*

- *des moyens financiers (la crédibilité d'une promesse tient beaucoup aux moyens à mobiliser pour financer sa mise en oeuvre...)*

Un nouvel élan démocratique

Dans un pays où les institutions sont remises en cause, il est indispensable de rénover la démocratie grâce à l'organisation d'un dialogue environnemental, réunissant l'ensemble des acteurs : syndicats, entreprises, élus, administration et représentants des associations de protection de l'environnement.

Il est par ailleurs nécessaire qu'au sein du Gouvernement, l'environnement prenne toute sa place, non pas sectorielle, mais dans une approche transversale.

- Pour un débat démocratique vivant et équilibré, FNE demande l'instauration d'un *agenda environnemental* pour une négociation démocratique continue sur les enjeux environnementaux, comme cela existe pour les enjeux sociaux et la création d'un statut de "*délégués environnementaux*" pour donner aux défenseurs de l'environnement la capacité de porter efficacement leur parole dans le cadre d'un dialogue équitable entre les diverses parties prenantes ;

- Pour que les citoyens aient les moyens d'être acteurs du débat envi-

ronnemental, FNE demande un programme d'éducation populaire à la consommation responsable et à la préservation de la nature et de l'environnement et l'enrichissement des démarches participatives.

Et aussi :

- meilleure information des citoyens sur les enjeux environnementaux,
- enrichissement des démarches participatives,
- meilleure protection des lanceurs d'alerte et création de l'action de groupe.

2012, France Nature Environnement dans la campagne !

Orienter l'action politique

Pour mener des politiques environnementales efficaces, l'Etat doit être organisé de manière à traiter cette problématique de manière transversale. Il doit également être moteur au niveau européen.

- FNE demande également une *feuille de route de la transition écologique* pour chaque ministère.

- Pour une mise en oeuvre rapide de ces propositions, FNE demande une loi pour la transition écologique, complétée par la loi de finances pour 2013.

- Au niveau international, FNE demande - la création d'une organisation mondiale de l'environnement au sein de l'ONU, l'adoption d'une feuille de route "océans" pour donner un cadre légal aux activités humaines, notamment en haute mer

- la reconnaissance par l'OMC du principe "pollueur-payeur".

Nouvelle donne économique pour financant la transition écologique

Des investissements ciblés et de long terme sont nécessaires pour l'efficacité énergétique, la production d'énergie renouvelable, les transports durables, une agriculture soutenable, la protection de la biodiversité et la sobriété dans la consommation des matières premières.

- Pour les financer sans aggraver la dette publique, FNE demande la mise en place d'un *système paritaire de protection environnementale* qui recueillerait le fruit d'éco-contributions sur les pollutions, les risques industriels ou les atteintes à la biodiversité et les redistribuerait aux acteurs de la transition écologique;

- FNE demande le *verdissement de la fiscalité* (élargissement de la taxe sur les activités polluantes notamment) et l'*éco-conditionnalité des aides publiques* pour financer les éco-investissements et réduire les comportements polluants.



mimico coby SAZD

Et aussi :

- l'instauration d'un système d'euro-bonds spécifiquement pour les investissements de longue durée (par exemple l'isolation des bâtiments)

- la suppression des subventions publiques défavorables à l'environnement.

Retrouvez l'intégralité des propositions de FNE et signez l'Appel des 3000 sur fne.asso.fr



Hubert Szymczak

La dernière ferme de la capitale est menacée de disparition

Un collectif se bat dans le 14^e arrondissement pour sauver un patrimoine unique, des bâtiments du 19^e siècle et une carrière souterraine du Moyen-Age

Il y a eu jusqu'à 500 fermes à Paris. Une seule n'a pas été détruite : la ferme de Montsouris, entre la rue de la Tombe-Issoire et la Villa Saint-Jacques, dans le 14^e arrondissement. Mais les derniers bâtiments encore debout sont laissés à l'abandon. Leur propriétaire désire y réaliser une opération immobilière. Pour la mairie de Paris, ce serait pourtant la dernière chance de préserver une ferme de ville.

Cette exploitation agricole était constituée de plusieurs bâtiments et d'une vaste cour. Un premier immeuble a été détruit dans les années 1950. Un deuxième, dit la "maison des vachers", a été démoli en janvier. Il ne reste plus que l'étable avec son fenil et un immeuble sur rue, de quatre étages, qui était l'entrée de la ferme. Le promoteur veut démolir rapidement ce dernier édifice.

Un paysage minéral souterrain

La ferme de Montsouris date du milieu du 19^e, la grande époque des fermes de ville. Elle est restée en activité jusque dans les années 1940. En sous-sol, la dernière carrière de pierres à bâtir de Paris a été miraculeusement préservée depuis le Moyen-Age. Aucun chantier de construction ne l'a détruite, comme cela a été le cas pour toutes les autres. C'est un paysage minéral souterrain remarquable. Il est d'ailleurs protégé au titre des monuments historiques depuis 1994.

Ce classement d'une carrière souterraine, unique à Paris, devrait empêcher toute opération immobilière qui nécessite d'importantes fondations. Les pouvoirs publics ne cessent pourtant de délivrer au propriétaire promoteur des permis de construire.

Ces autorisations sont illégales du fait du classement et sont à chaque fois annulées par les tribunaux, saisis par les associations. Près d'une dizaine de recours ont été jugés recevables par la juridiction administrative, la cour d'appel et le Conseil d'Etat. Cela n'empêche pas l'Etat et la Ville de continuer à délivrer régulièrement de nouvelles autorisations. Celles-ci se révèlent tout aussi illégales que les précédentes.

Ce combat est très lourd pour les associations. Elles ne demandent que le respect de la loi alors que le site continue à se dégrader. En 2008, le maire (PS) du 14^e arrondissement, Pierre Castagnou, décédé en 2009, avait décidé d'en finir avec cette dérive. Il avait inscrit à son programme l'acquisition et la restauration de l'ensemble du site. Son successeur, Pascal Cherki (PS), semble préférer donner la priorité à l'opération immobilière. Des permis de démolir ont été délivrés ces derniers mois et d'autres devraient encore l'être, juste après les élections législatives.

Un choix doit être fait entre une opération de promotion immobilière avec la construction d'un immeuble de huit étages et des parkings en sous-sol, ou entre la préservation de ce que les associations appellent un "millefeuille de l'Histoire". Les pouvoirs publics ont choisi et continuent de choisir le premier scénario, les associations se battent pour le second...

Thomas Dufresne

<http://collectifportmahon.blogspot.com>

* au 26-30, rue de la Tombe-Issoire et 15-17, villa Saint-Jacques



TDR



TDR

△ La ferme voilà quelques années

▽ La ferme aujourd'hui



TDR



TDR

Sous la ferme, la carrière Port Mahon

Libre opinion : des propositions pour les voie sur berges rive gauche

Je voudrais, en laissant de côté les jeux de pouvoir entre les uns et les autres, qui n'ont échappé à personne, souhaiter que l'on mette à profit ce délai pour que l'Etat et la Ville de Paris, cherchent ensemble à trouver des solutions à tout ce qui a été émis comme idées, critiques, suggestions de la part du préfet de Police, des habitants du 7^e, des personnes s'étant exprimées à 87 % contre lors de l'enquête publique, de la Chambre de Commerce etc.

En outre, le Commissaire Enquêteur et le Préfet de police ont fait des réserves (notamment en exigeant la réversibilité, antinomique à des concessions commerciales à moyen ou long terme), émis des inquiétudes et fait des suggestions qui ne sont pas sans intérêt.

Pourquoi ne pas tirer parti du délai de réflexion pour essayer de trouver un bon compromis ?

Première réflexion : au niveau du pont de la Concorde, carrefour de deux grands axes vitaux est-ouest et nord-sud, et de l'Assemblée Nationale, endroit sensible, il est déraisonnable, y compris au niveau de la sécurité, d'accroître

considérablement la thrombose de la circulation en ce point, au cœur de Paris.

Il est donc impératif, si on ne veut pas revenir un jour sur tout le projet, de maintenir la voie sur berges sous ce pont.

Un jardin devant le musée d'Orsay

A partir de cette première idée, une suggestion : oui, il faut arriver à mieux mettre en valeur ce site pouvant être merveilleux que constituerait la mise en contact du Musée d'Orsay avec la Seine puis le Jardin des Tuileries via la passerelle Solferino. Site coupé aujourd'hui à la fois par la voie sur berges et par une voie urbaine à 4 voies (!). Le tout étant très surdimensionné pour les besoins du trafic automobile.

Pourquoi donc, si on maintient la voie sur berges jusqu'après la Concorde, ne pas réduire la voirie sur le quai haut à deux voies en zone 30, une pour les autobus et l'autre pour les riverains ?

L'emplacement gagné sur la voirie devant le Musée deviendrait un beau jardin se prolongeant par une dalle-jardin recouvrant la voie sur berges et descendant progressive-

ment vers le fleuve pour arriver à un espace de loisir sur le quai bas, au-delà de la voie sur berges, sur le parking actuel. C'est bien ce que l'on a fait pour le RER entre les Invalides et l'Alma...

Le Musée d'Orsay se prolongeant par un jardin descendant jusqu'à la Seine avec une circulation "encagée" ; largement invisible et aux emprises réduites, ne serait-ce pas un plus beau projet que celui prévu, qui voit le Musée coupé de la Seine par un axe à 4 voies devenu extrêmement embouteillé, polluant, bruyant, du fait du report du trafic des berges ?

Ainsi, en maintenant le projet actuel seulement après la Concorde jusqu'au Musée Branly (ce qui posera d'autres problèmes mais peut être surmontables) on arriverait à un bien meilleur projet au plan à la fois de la fluidité de la circulation dans Paris et de la mise en valeur du site de la Seine devant Orsay, là où existe déjà une liaison piétonnière entre les deux rives. Un compromis gagnant-gagnant, au-delà des jeux politiques.

Alain Demaizière
président d'honneur d'IDFE

Convergence
pont de la Concorde



La propreté de Paris doit être améliorée

Une association regrette le mauvais état des espaces publics et fait des propositions.

François Dagnaud, l'adjoint au Maire de Paris lui répond

Tags, mobilier urbain dégradé, papiers et cigarettes jetés au sol, déferlement des annonces de spectacles, éternelles déjections canines, les nombreuses incivilités font voir la capitale plus sale qu'elle ne l'est vraiment. Deux millions de Parisiens et autant de visiteurs quotidiens ont leur part de responsabilité.

Mais l'association Vivre le Marais estime que si "le sentiment de propreté" n'est pas bon à Paris, c'est aussi la responsabilité de la Mairie de Paris qui a négligé d'entretenir le paysage de la rue et le mobilier urbain qui en fait partie. Selon elle, la Ville doit revoir son dispositif car le temps d'intervention sur les tags qui est aujourd'hui trop long.

L'association fait une suggestion : intervenir en priorité sur les souillures les plus récentes et traiter en dernier les plus anciennes. Elle estime qu'en effaçant immédiatement les actions de la veille on peut décourager durablement leurs auteurs, dont l'espérance est

que leurs "œuvres" s'installent dans la durée.

A l'image de ce qui a été fait pour les coffres des bouquinistes, le passage à intervalles réguliers d'un agent doté d'un pistolet qui déposerait un voile de peinture sur les surfaces taguées des armoires, des coffrets électriques, des bancs publics et des parcmètres réglerait une bonne part des agressions visuelles que nous subissons. Des Parisiens le font déjà avec des moyens plus rudimentaires. Ils attendent que la Mairie prenne la relève.

Le sujet de la propreté pourrait peser lourd dans la campagne municipale de 2014. Les 25 associations regroupées au sein de "Vivre Paris !" souhaitent que le thème de la propreté occupe une place de choix dans les débats : "Les responsables actuels ne doivent pas attendre cette échéance pour agir. La saleté n'est pas une fatalité et Paris a les moyens de faire meilleure figure."

Gérard Simonet

Président de "Vivre le Marais!"



"Nous n'attendons pas 2014 pour bouger"

François Dagnaud, adjoint au maire de Paris, chargé de la propreté et du traitement des déchets, a adressé la réponse suivante aux associations (extraits) : "Nous n'attendons pas 2014 pour "bouger", nous sommes tous les jours au travail, avec un "niveau de service de qualité exceptionnelle" (dixit la Chambre régionale des comptes) : 6 500 agents qui nettoient nos rues et collectent les poubelles 7 jours sur 7, 30 000 corbeilles de rue (soit une tous les 80 mètres), 400 sanitaires gratuits, un dispositif unique et gratuit d'enlèvement des encombrants à la demande, un système unique en France d'enlèvement gratuit des tags sur les bâtiments privés..."

Les budgets déjà lourds, (plus de 250 millions d'euros consacrés chaque année aux opérations de propreté et de collecte/traitement des déchets) ne sont pas extensibles quand tant d'urgences nous sollicitent.

Beaucoup d'initiatives ont été engagées (parmi les plus récentes, citons la lutte contre la pollution des mégots et la prolifération des flyers, la charte imposée aux concessionnaires pour une meilleure tenue des chantiers, le renforcement de nos moyens de verbalisation, les campagnes régulières de communication auprès des usagers, la prise en compte de la saisonnalité, du plan grand froid à la gestion des sites estivaux...)

Paris est la seule ville de France où la collectivité assure à sa charge l'enlèvement des tags sur des immeubles privés... La dégradation récente de cette prestation est réelle. Elle s'est traduite par des pénalités imposées au prestataire défaillant.

Un nouveau titulaire sera opérationnel fin juin, avec des exigences renforcées en termes de réactivité, et surtout, un élargissement du périmètre d'intervention.

Le nouveau marché de dégraffitage va nous permettre en effet de disposer pour la première fois d'un prestataire commun pour les bâtiments et les mobiliers urbains, ceux de la Ville et si besoin, ceux des concessionnaires (France Telecom par exemple) qui pourra donc intervenir en cohérence sur l'ensemble de l'espace public.



La forêt de Meudon est grignotée par les infrastructures de transport

Un espace boisé proche de Paris vient d'être coupé pour améliorer la desserte par le tramway de Vélizy-Viroflay. Les associations demandent le rétablissement du caractère naturel du site après les travaux.

Le grignotage des forêts de l'Île-de-France par les infrastructures de transport se poursuit. En novembre 2011, sans aucune information préalable, et en quelques jours, la quasi-totalité des arbres d'un vaste terre-plein entre les deux chaussées de la RD 53 a été abattue. Plusieurs associations de Viroflay (Ursine Nature, Union urbaine de défense et de protection (UUDP) et Île-de-France Environnement) ont écrit au président du Conseil Général des Yvelines, le maître d'ouvrage des travaux.

Tout en soulignant leur accord de principe pour la réalisation du tramway, les associations demandent des garanties de restauration du caractère forestier du site. Dans sa réponse du 9 février, le département des Yvelines se dit prêt à prendre en compte ces préoccupations mais sans fournir de précisions.

Une nouvelle menace sur la forêt de Meudon se profile. La ville de Vélizy défend un projet de transport en commun en site propre la reliant au Pont de Sèvres. Celui-ci pourrait être prolongé jusqu'au Plateau de Saclay dans l'autre sens. Un tel axe le long de la N 118 ne pourrait être réalisé sans un nouveau grignotage des espaces forestiers.

La forêt domaniale de Meudon s'étend sur 1 080 hectares. C'est la plus proche de Paris. Elle accueille plus de 3,7 millions de visiteurs chaque année. Elle est insérée dans un environnement urbanisé, quadrillée par des axes routiers majeurs : la N 118 et la A 86. En bordure sud de cette forêt, la ville de Vélizy-Villacoublay développe une zone d'activités qui abrite aujourd'hui 43 000 emplois pour 20 000 habitants.



Le centre commercial régional, "Vélizy 2", attire 50 000 personnes chaque jour.

Ce pôle économique ne dispose d'aucune desserte par un transport en site propre. Le prolongement de la ligne de métro n° 13 au-delà de son terminus de Châtillon-Montrouge n'a jamais été réalisé. Un projet de tramway reliant la station de métro de Châtillon-Montrouge aux deux gares SNCF de Viroflay (rive gauche et rive droite) est à l'étude depuis 10 ans. La section finale du tracé prévu devait être souterraine, l'entrée du tunnel se situant précisément dans la partie boisée entre deux branches de la RD 53.

L'association Ursine Nature, qui a pour objet de défendre la flore et la faune de la forêt de Meudon, demandait, en 2005, pendant l'enquête publique, que l'entrée du tunnel soit reportée hors de la forêt ou que la ligne de tramway suive en surface l'une des

Bien court
sur les coteaux

chaussées de la RD 53. Avec l'union départementale Environnement 92, elle a insisté sur la nécessité : de préserver la continuité biologique entre les deux parties de la forêt, d'aménager des passages pour la petite faune terrestre et de reconstituer un environnement forestier entre les deux branches de la RD 53.

Le développement de transports en site propre est éminemment souhaitable pour éviter l'asphyxie automobile. Mais pourquoi devrait-il se faire au détriment des espaces boisés naturels, indispensables à la préservation de la biodiversité et à la qualité de vie des treize millions de Franciliens ? Ces espaces ne devraient-ils pas être en quelque sorte "sanctuarisés" ?

Jean Alzamora
Président d'Ursine Nature

ursine.nature@gmail.com
<http://ursine-nature-asso.blogspot.com>

Quatre voies au bord de la Seine : un chantier inutile et coûteux

Selon les associations, le projet "Vallée rive gauche" sur la RD7 est une faute environnementale doublée d'une menace de hausse des impôts locaux

Un collectif de 18 associations des Hauts-de-Seine s'oppose au projet du conseil général de mettre à quatre voies la RD 7 qui longe la Seine, en rive gauche, de la sortie de Paris à Sèvres. Deux recours ont été déposés auprès du tribunal administratif. L'un conteste la déclaration d'utilité publique du préfet autorisant l'élargissement de la route. L'autre attaque l'arrêté du même préfet autorisant l'aménagement des berges de Seine.

Avant la décision du tribunal administratif, le département poursuit les travaux qui risquent ainsi d'être irréversibles. En février, la ligne T2 du tramway a été interrompue pour permettre la construction d'un pont ferroviaire plus large que l'actuel.

Des finances en difficulté

Patrick Devedjian, le président (UMP), du conseil général est pressé, comme ses deux prédécesseurs, de faire aboutir ce projet baptisé "Vallée rive gauche". Aussi ambitieux que coûteux, il entend créer un espace vert en bord de Seine. Cet aspect est salué par les associations, mais il nécessite de bétonner les rives du fleuve. Et on ne peut élargir à la fois l'emprise routière et la berge engazonnée.

En préparant leurs arguments pour le tribunal, les associations ont découvert que les finances départementales pourraient être en difficultés. Les Hauts-de-Seine, deuxième département le plus riche de France par tête d'habitant, est obligé d'emprunter sur les marchés financiers pour réaliser ses projets. Les prévisions pour les aménagements des bords de Seine étaient de 200 millions d'euros en 2006.

Le budget actuel reprend cette estimation sans tenir compte de



Aménager à tout prix

la hausse de l'énergie, des matériaux, de la main d'œuvre et du foncier. Les associations soulignent le risque que fait peser cette absence de réactualisation.

D'autant que d'autres aménagements lourds sont en cours dans ce département. Le quartier d'affaires de La Défense est toujours en chantier. Le projet Arena sur Nanterre est prévu. L'aménagement de l'île Seguin à Boulogne-Billancourt connaît de nombreux rebondissements. La ligne T2 du tramway doit être prolongée vers le nord et la ligne T6 doit être achevée entre la station Châtillon-Montrouge du métro et la gare SNCF de Viroflay.

Selon les associations, ce dernier chantier doit être privilégié par rapport aux projets d'aménagements routiers. La ligne T6 a été décidée en 2000 pour une livraison en 2006 et la fin des travaux n'interviendra qu'en 2014.

Le recours à l'emprunt pour financer des investissements fait partie d'une bonne gestion éco-

nomique. Mais les Hauts-séquanais n'ont pas été informés des difficultés financières du département.

La part départementale des impôts locaux risque d'être fortement augmentée. Selon les associations, le projet "Vallée rive gauche" n'est pas seulement une faute environnementale générant plus de circulation automobile, c'est aussi une dépense excessive.

Un projet alternatif, respectant la biodiversité des berges de Seine et maintenant l'automobile à sa juste place, a été élaboré par les associations, avec l'appui de spécialistes. Les responsables départementaux l'ignorent. Il pourrait apparaître, un jour prochain, comme la solution la plus sage, car la plus économe des deniers des contribuables.

Luc Blanchard
association Val de Seine Vert
www.valdeseinevert.net

18 associations se sont groupées pour lancer une pétition sur www.cyberacteurs.org

Concertation sur la voie rapide à travers la Vallée de Montmorency

Dans un secteur déjà affecté par les nuisances du trafic aérien, une nouvelle infrastructure routière risque de générer un trafic très important.



La concertation s'est enfin ouverte sur la construction du BIP-Avenue du Parisis. Ce projet d'une nouvelle route en 2 fois 2 voies, comprenant une voie réservée à un transport en commun, devrait relier l'autoroute A 15, qui dessert Cergy-Pontoise, à l'autoroute A 1, vers l'aéroport et la zone d'activités de Roissy-Charles de Gaulle, en éventrant notamment la vallée de Montmorency. Le collectif Vivre sans BIP, qui regroupe dix-sept associations, s'oppose à ce projet.

Cette nouvelle infrastructure routière dite "structurante" ne correspond plus aux attentes des habitants en matière de respect d'environnement et de qualité de vie dans un secteur déjà fragilisé entre autres par le trafic aérien. Elle devrait supporter un trafic routier compris entre 28 000 et 58 000 véhicules jour selon les secteurs concernés. Son coût est estimé à plus de 500 millions d'euros, entièrement financés par les habitants de l'un des départements les plus endettés de France.

Selon les associations, cette autoroute urbaine, couperait les villes comme Soisy sous Montmorency, Montmorency, Groslay ou Sarcelles en deux, saccagerait les espaces de verdure préservés depuis plus de 70 ans, générerait une pollution sonore, atmosphérique et visuelle, à l'image de ce qui existe à Saint-Gratien, avec le passage d'un premier tronçon du boulevard intercommunal du Parisis (BIP).

Sans parler de l'impact calamiteux du chantier ou de l'altération de la zone hydrologique des eaux thermales et du lac d'Enghien.

Le collectif considère que ce projet ne répond pas suffisamment à des critères d'intérêt général qui intègrent de plus en plus des notions de respect de l'environnement et de développement durable. Les associations estiment qu'il serait une atteinte de plus, portée à la qualité de vie du sud du Val-d'Oise et qu'aucun diagnostic sérieux ne vient justifier la pertinence de cette infrastructure. Si le trafic routier sur le Val-d'Oise est aujourd'hui important, c'est que les transports en commun existant sont saturés.

Une priorité du conseil général

Le conseil général du Val-d'Oise avait approuvé à l'unanimité en 2007 le principe de faisabilité de cette autoroute et l'engagement des travaux. La plus grande partie des terrains, soit 79 hectares, ont été achetés par le département. Deux segments sont réalisés, l'un à l'ouest, l'autre à l'est. Deux kilomètres du tracé entre Bonneuil et Gonesse vont entrer en chantier.

Il reste à réaliser onze kilomètres du tronçon central. Le conseil général fait de ce projet l'une de ses priorités. La Commission nationale du débat public a recommandé le 4 janvier la mise en place d'une concertation grand public après désignation d'un garant indépendant.

D'un coût évalué à un million d'euros, elle a débuté le 20 février pour la partie est et s'achèvera mi-novembre pour la partie ouest.

Le collectif Vivre sans BIP demande que l'ensemble des crédits soit reporté sur des projets de développement et d'amélioration des modes de transport durables et sur la réalisation de projets présentant un bilan positif pour la collectivité.

Il propose d'organiser au sein du département du Val-d'Oise un grand débat autour de solutions responsables permettant à l'ensemble des habitants de se déplacer plus sainement et plus efficacement.

Il refuse ce projet d'un autre âge (lancé en 1939) que le conseil général veut réaliser au mépris des populations des zones traversées, déjà touchées par les nuisances aériennes de Roissy-CDG.

Vivre sans BIP

<http://vivresansbip.free.fr>
vivresansbip@gmail.com

Collectif Vivre sans BIP est constitué de

- A l'écoute de la nature
- Association de défense de la côte de Deuil
- Association des Fanaudes
- Association des jardiniers de la côte de Deuil
- Bouge la ville Deuil-la Barre
- Bouge la ville Groslay
- Décidé-e-s - Montmagny
- Emergence - Garges-lès-Gonesse
- GAM - MCY
- Les Amis de la Terre Val-d'Oise
- Mieux se déplacer
- à bicyclette vallée de Montmorency
- Oxygène de Soisy
- Sarcelles Environnement
- Val d'Oise Environnement
- SOS Montmorency

Mobilisation associative à Cerny contre un projet de centre de distribution de produits pétroliers

L'association DEPHY RD 191 s'est créée autour de 4 petits villages de l'Essonne pour dénoncer la méthode employée pour implanter une plate-forme d'expédition d'hydrocarbures. Les camions citernes devraient emprunter la RD 191, une route totalement inadaptée

La société SFDM, filiale du groupe Bolloré, souhaite installer sur la commune de Cerny (Essonne) un centre de distribution de produits pétroliers pour le sud de l'Île-de-France et le nord de l'Orléanais en la justifiant par la disparition de centres similaires en zone urbaine dense.

Cerny accueille, avec les communes voisines, un des quatre sites où sont installés des réservoirs d'hydrocarbures construits par les Américains après la dernière guerre. Ces cuves sont alimentées par le pipeline Donges-Melun-Metz qui traverse la France pour ravitailler l'est du pays en produits finis.

Secret "défense"

Les élus et les habitants de ce village de 3 200 habitants, ainsi que ceux des communes voisines, s'opposent à ce projet. Ils ont créé Dephy RD 191 (Défense contre le projet d'hydrocarbures et ses conséquences sur la route départementale 191) qui regroupe près d'un millier de personnes, élus et habitants unis.

Ce fait assez rare pour être signalisé permet à l'association de fonctionner avec 3 collèges : élus, associations, habitants, représentés dans l'instance dirigeante.

Dephy RD 191 s'est adressé à l'État pour qu'il reconnaisse la qualité de sites Seveso à ces sites et qu'il mette en place les mesures nécessaires pour prévenir les risques inhérents à ce type d'installations.



L'association a demandé la constitution d'un Comité local d'information et de concertation (CLIC), estimant que la SFDM refuse la concertation avec les élus et les habitants du secteur. L'entreprise prévoit de créer six quais de chargement d'hydrocarbures sur Cerny.

Pour expédier les produits pétroliers à travers l'Île-de-France les camions-citernes devront emprunter la RD 191, une ancienne route nationale. Celle-ci traverse des petits villages et ne pourra pas supporter un trafic supplémentaire de 340 véhicules par jour.

Avec l'appui de nombreux élus (députés, sénateurs, conseillers

régionaux et généraux, maires) Dephy RD 191 a obtenu la mise en place d'un CLIC composé d'élus des communes d'accueil des sites de SFDM, de riverains, d'exploitants du site et des représentants de l'Etat. Sa première mission sera de travailler à l'élaboration du PPRT.

L'association demande toujours l'abandon définitif du projet en raison des risques qu'il fait peser sur l'environnement et la qualité de vie des populations riveraines.

Denis Mazodier
président

Essonne Nature Environnement
www.ene91.fr



DEMANDE D'ABONNEMENT

Je m'abonne à *Liaison* (un an, 10 numéros)

Nom :

Adresse :

Tél : Courriel :

Ci-joint un chèque de 25 € à Ile-de-France Environnement.

Paris et un débordement de la Seine : une crue qui pourrait coûter très cher

“Fluctuat nec mergitur”. On connaît la devise latine de la nef parisienne “Elle tangue mais ne sombre pas”. C'est ce qu'admet une éminente géographe (maître de conférence à Normale Sup) qui a étudié durant 3 ans les tenants et aboutissants d'une crue de la Seine type 1910*.

Un débordement de cette importance aura lieu, c'est certain. Ni les aménagements du fleuve, ni les parapets, ni les immenses réservoirs disposés dans le bassin versant - efficaces en temps normal - n'empêcheront un phénomène exceptionnel. Quand arrivera-t-il ? Nul ne peut le prévoir. Et quand il surviendra nous aurons au maximum 3 jours pour nous retourner : les incertitudes de la météo empêchent les prévisionnistes de faire mieux. Mais Paris et son agglomération ne couleront pas pour autant. Et, sauf accident, il n'y aura pas de victimes.

Un écosystème urbain vulnérable

En revanche, ce qui assuré, c'est que la réparation des dégâts causés par le flot coûteront dix fois plus chers qu'il y a un siècle. Pourquoi ? Parce que les villas “avec vue sur le fleuve”, les immeubles, les usines, les entreprises du tertiaire, les services publics construits dans les zones inondables - et les réseaux qui les desservent - sont dix fois plus sophistiqués qu'autrefois. Et beaucoup plus fragiles. Si la raison même de la ville est de protéger les humains contre tous les périls, y compris les aléas de la nature,



PARIS COULE-T-IL ?

fayard

Paris joue son rôle. Tous ses habitants, même ceux qui n'ont plus ni toits ni ressources, peuvent y survivre.

Mais, paradoxalement, la perfection de cet écosystème urbain le rend d'autant plus vulnérable à une catastrophe naturelle majeure comme une inondation type 1910. Madame Reghezza-Zitt explore méthodiquement les raisons et les effets de cette vulnérabilité.

Elle montre comment l'écologie urbaine ne peut échapper aux lois de l'écologie tout court. L'effet papillon joue à Paris comme ailleurs. Exemple : les tours arrogantes de La Défense où l'on se croit définitivement à l'abri des plus hautes eaux.

Or une banale rupture d'approvisionnement en électricité due au débordement de la Seine beaucoup plus bas, pourrait en quelques heures chasser de leur colline patrons de grandes sociétés, traders de banques et la majorité des employés.

Autre exemple : le sous-sol parisien est un gruyère où 3 000 kilomètres de galeries abritent l'essentiel de la machinerie urbaine sans compter 570 000 voitures. Si la crue majeure survient - inévitablement accompagnée d'une remontée de la nappe phréatique - le gruyère peut devenir une gigantesque éponge. Adieu RER métro, eau potable, chauffage urbain, courant électrique, etc.

On espère que les solutions de rechange préparées depuis des années par les services publics seront efficaces. Autrement dit, on compte sur l'adaptabilité de la ville à une situation exceptionnelle. Né de la Seine Paris bénéficie comme jamais des avantages d'un fleuve magnifique et tranquille. Il faut accepter que la nature lui fasse payer un jour ce privilège.

Marc Ambroise-Rendu
président d'honneur d'IDFE

*“Paris coule-t-il ?” Magali Reghezza-Zitt, Fayard, 2012, 320 p. 11,70 €

idfe



LIAISON

Édité par IDF Environnement
association régionale agréée,
avec le concours du Conseil régional.
Directeur de publication : Michel Riottot
Rédactrice en chef adjointe : Patricia Latka
Secrétaire de rédaction : Hubert Szymczak
Prix du numéro : 3 euros
Siège social : 54, avenue Edison 75013 Paris

01 45 82 42 34
idfe.liaison@gmail.com
<http://www.idfe.org>
ISSN 0994-690X
Commission paritaire : 0412G81563
Imprimé par LGimpression
15, rue Girard 93100 Montreuil
Imprimé sur papier 100% recyclé

idfe
ile-de-france environnement
UNION REGIONALE DES ASSOCIATIONS FRANCAIENNES DE L'ENVIRONNEMENT