



idfe

mensuel
des associations
de protection
de l'environnement

Liaison

Ile-de-France Environnement

Sommaire

- 2 Brèves
- Portrait de militants**
- 3 Chantal Chagnon à Sartrouville
- Urbanisme**
- 4/5 Un bilan du plan climat énergie de Paris

Exclusion

- 6/7 "Les bannis du périphérique"

Jurisprudence

- 8 Un photomontage est légal

DOSSIER :

- 9-12 **La concertation en questions**

Retour vers le futur

- 13 Paris et la place de la voiture

Yvelines

- 14 Le Vésinet préserve sa biodiversité

- 15 Un projet de port à Achères

Essonne

- 16 Juvisy contre le tracé du tramway

Seine-Saint-Denis

- 17 Paris Nord 2 et l'environnement

Val de Marne

- 18 Les tilleuls de Villecresnes

- 19 Villejuif défend le parc des Hautes Bruyères

Lu et conseillé

- 20 Les très riches heures de la Bièvre

Comment assurer l'avenir des mégaloilles ?

Les New Yorkais amateurs de film catastrophe ont été servis. A domicile. En une nuit, le 29 octobre, poussant la mer dans Manhattan, l'ouragan Sandy a rendu invivable cette partie de la mégaloille. En un instant, l'inondation a fait régresser d'un siècle les conditions de vie de centaines de milliers de citoyens. Et pour beaucoup l'épreuve a duré plus d'une semaine. Un siècle ? Peut-être davantage. Privés de courant et d'essence, les habitants des tours de béton, sans voiture, sans lumière, sans chauffage, sans micro-onde, sans aération, sans ascenseur, sans frigo, sans téléphone, sans télévision, ont compris comment dans sa caverne survivait Cro Magnon. Cela s'est passé dans la cité la plus sophistiquée de la nation la plus puissante de la planète !

En juillet 2010, les Moscovites avaient suffoqué durant huit jours : des incendies de tourbières, pourtant situées à 100 kilomètres de là, noyaient l'agglomération dans un brouillard toxique. En mars 2011, les 30 millions de citoyens de Tokyo ont failli subir les affres d'une évacuation. Par la faute d'un tsunami imprévu, les ingénieurs avaient perdu le contrôle des réacteurs de Fukushima, à 220 kilomètres au nord. Conçues pour offrir à leurs habitants une sécurité et une qualité de vie sans équivalent dans l'histoire, les mégaloilles se révèlent décidément fragiles.

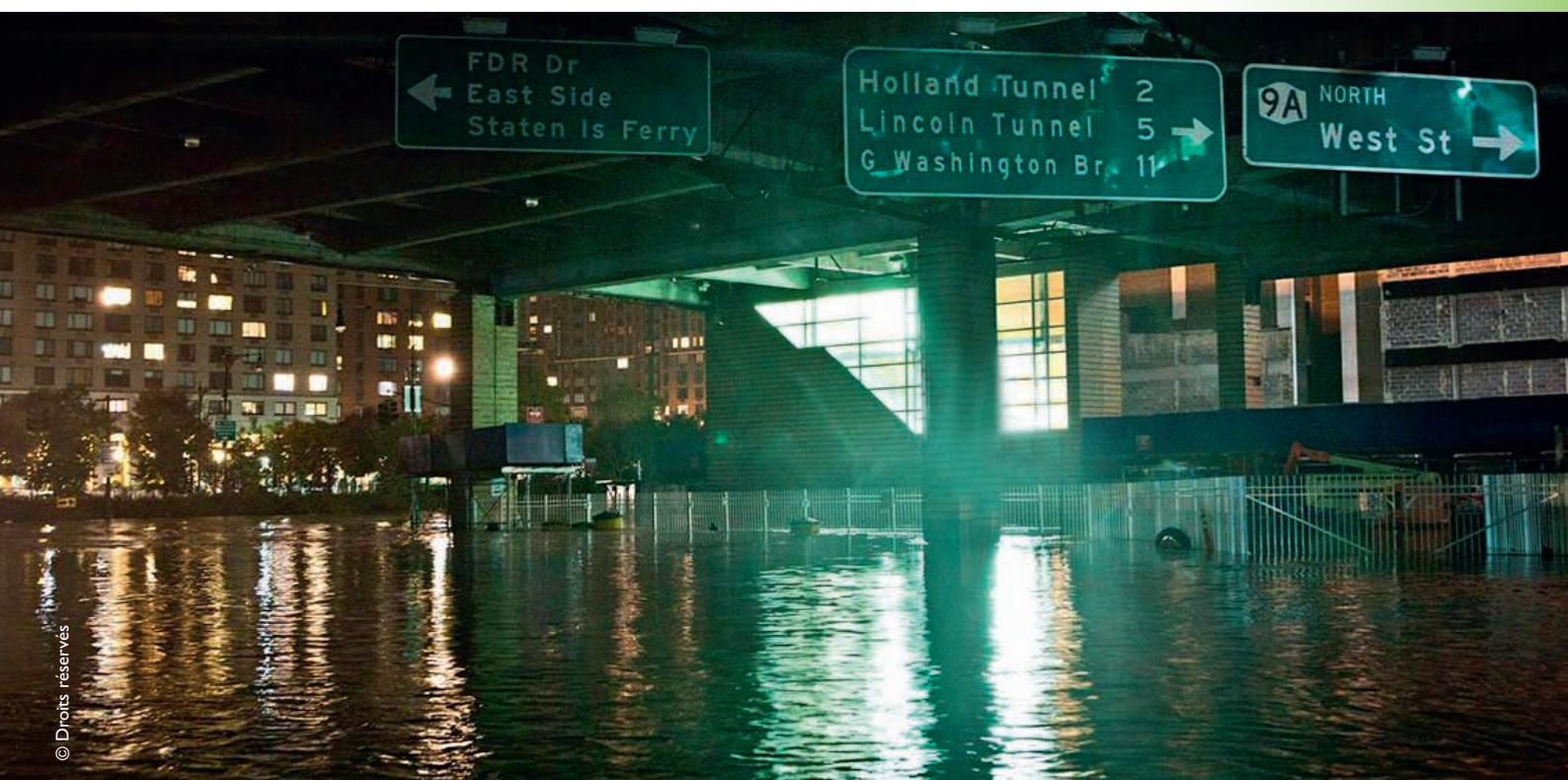
Trois raisons à cela : l'accumulation d'un grand nombre d'individus sur un territoire restreint, la très haute technicité des réseaux urbains, le sentiment d'impunité face aux risques naturels.

Avec ses 11 millions d'habitants, la métropole francilienne est dans ce cas. Le danger ici vient de la Seine, on le sait depuis la crue centennale de 1910. Certes, depuis dix ans les autorités s'y préparent. On évitera certainement les noyades, on réduira probablement le coût des dégâts, on n'empêchera pas l'eau de monter et les Franciliens de pâtre.

D'où la question : comment assurer l'avenir de nos villes ? En érigeant des tours ? En comptant sur des énergies miracles ? En accroissant le nombre des citoyens ? En niant le dérèglement climatique ? Les associations estiment qu'il est temps de revenir à la raison.

Marc Ambroise-Rendu

Président d'honneur d'IDFE



Non au Paris Saint-Germain sur les terres agricoles de Poissy

La possible implantation du nouveau centre d'entraînement du Paris Saint-Germain sur les terrains de la ferme du Poulx (30 hectares plus 30 hectares réservés), sur les hauteurs de Poissy, a suscité une véritable levée de boucliers. La chambre d'agriculture, des syndicats agricoles, des associations et des habitants du secteur sont fermement opposés à cet aménagement sur ces terres à vocation agricole qu'il faut absolument préserver d'une éventuelle urbanisation. En plus de Poissy, quatre autres villes sont candidates pour l'accueil du PSG. Il s'agit de Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Germain-en-Laye, Carrières-sur-Seine et Montesson. Les oppositions au projet sont également vives dans la plupart de ces communes, de la part du monde agricole et des associations.

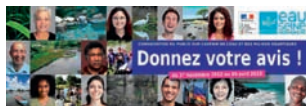
Ile-de-France Environnement obtient son agrément régional



L'Union régionale vient d'être habilitée à participer au dialogue environnemental par la préfecture de Région. Son agrément Environnement a aussi été renouvelé pour 5 ans selon les nouvelles dispositions des arrêtés de juillet 2011. Il est rappelé qu'IDFE est ainsi habilitée à participer dans les huit départements franciliens à toutes les commissions nécessitant ce dialogue. Pour ce faire, elle désigne des représentants dans les associations locales concernées. En début d'année, c'est France Nature Environnement qui avait obtenu un agrément dans un cadre national.

Vaste consultation sur l'avenir de l'eau

Le ministère de l'écologie lance, jusqu'au 30 avril 2013, une consultation publique sur l'avenir de l'eau et des milieux aquatiques. Pour



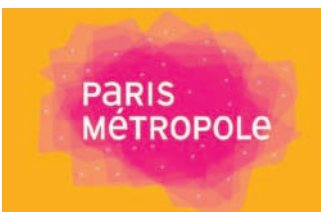
l'Ile-de-France, cinq questions sont posées sur le site Internet de l'Agence de bassin Seine-Normandie (www.eau-seine-normandie.fr/). Elles visent à recueillir le point de vue des habitants sur la stratégie à mettre en œuvre pour reconquérir le bon état des eaux dans leur région.

Une piscine de Marne-la-Vallée utilise l'air chaud d'un centre informatique

Un nouveau complexe aquatique à Marne-la-Vallée récupère l'air chaud provenant d'un centre informatique. Cette technique devrait permettre d'économiser 741 tonnes de CO₂ par an, soit 90 % de la consommation d'une

Paris Métropole compte plus de deux cents adhérents

202 collectivités (communes, intercommunalités, départements et région Ile-de-France) sont désormais adhérentes au syndicat mixte d'études Paris Métropole. Couvrant un territoire de 2 546 kilomètres carrés, elles représentent 9,3



millions d'habitants, soit 88 % de la population de l'agglomération parisienne.

Créé en avril 2009, Paris Métropole a rassemblé à l'origine 87 collectivités qui souhaitent trouver ensemble les réponses aux défis sociaux, économiques, et environnementaux de leurs territoires. Paris Métropole s'appuie sur le modèle coopératif pour fédérer le plus largement possible élus, services des collectivités, acteurs socio-économiques. Les thèmes privilégiés de réflexion retenus par les élus sont le logement, la mobilité, la solidarité et l'appel à initiatives.

47 200 panneaux solaires à l'usine Renault de Flins

Une ferme solaire vient d'être mise en service sur le site des usines Renault de Flins, où doit être produit un véhicule électrique. Elle recouvre l'équivalent d'une dizaine de terrains de football et produit environ 10 millions de watts par an, soit la consommation moyenne d'une ville de 3 000 habitants. L'électricité produite est utilisée en priorité pour le fonctionnement de l'usine, le surplus étant revendu à EDF. Les panneaux photovoltaïques ont une autre utilité. Installés à près de 6 m du sol, ils protègent des intempéries les véhicules en sortie d'usine avant livraison aux clients.

Le Vexin a servi de poubelle à la région parisienne

Après trois longues années d'investigations, deux dirigeants et un complice de la société Minore, en liquidation depuis 2011, viennent d'être mis en examen. La justice les

soupçonne d'avoir organisé le stockage illégal des déchets dans le Pays de Bray et dans le Vexin où plusieurs tonnes d'amiante et de plomb ont été enfouis en toute illégalité. Ces déchets dangereux seraient issus de travaux de déconstruction, de curage et de démolition effectués en région parisienne. Le procès des trois mis en examen devrait s'ouvrir dans les prochains mois devant le tribunal correctionnel de Paris. Plusieurs associations d'environnement locales et France Nature Environnement se sont constituées partie civile.

Un avenir pour la petite ceinture à Paris ?

Selon une étude de l'Agence parisienne d'urbanisme (APUR), les 23 kilomètres de rail de la petite ceinture restés à l'abandon depuis 1993 pourraient retrouver un avenir. L'APUR estime que l'axe ferroviaire historique pourrait être divisé en trois parties, correspondant à trois usages distincts : une vocation ferroviaire inchangée à l'ouest et au nord, une ligne de tramway à l'est et une promenade paysagère au sud.

Construite à la fin du 19^e siècle et longue de 32 kilomètres, la petite ceinture fait le tour de Paris à l'intérieur du boulevard des Maréchaux. Après la fermeture du trafic voyageur en 1934, le trafic marchandise a lui aussi été abandonné au début des années 1990. Aujourd'hui, la partie ouest de la petite ceinture est empruntée par le RER C et plusieurs aménagements de promenades ont déjà été réalisés, notamment dans les 15^e et le 12^e arrondissement.



Chantal Chagnon, passionnée de la nature, a créé des jardins familiaux à Sartrouville

La présidente de Natur'ville se partage entre de nombreuses activités. Jardinier à temps partiel au Potager du Roi, à Versailles, elle participe à l'aventure de terrains mis à disposition des habitants de sa commune pour cultiver

C'est un peu de sa jeunesse que Chantal Chagnon a réussi à retrouver en s'engageant. Elle garde un souvenir très présent de ses séjours de petite fille chez sa grand-mère en Touraine, au milieu des champs et des bêtes. En retrouvant Paris, la jeune fille ne manquait pas les sorties avec ses amis dans les bois de Saint-Cucufa (Hauts-de-Seine).

Dans l'univers très urbanisé de Sartrouville (Yvelines) où elle vit depuis 33 ans, Chantal Chagnon n'a pas trouvé tout de suite de quoi assouvir son amour de la nature. Après un passage aux Beaux-Arts de Marseille, titulaire d'un CAP d'esthétique, elle a commencé à faire de l'alphabétisation. Puis elle a participé à la création d'une bibliothèque de rue dans les cités de sa ville.

Depuis 13 ans, elle est animatrice et directrice d'un centre de loisirs à Courbevoie (Hauts-de-Seine). Elle rencontre l'association Natur'ville en 1998, dont elle devient alors vice-présidente. Celle-ci veut créer des jardins pour des personnes en difficultés : un moyen de produire des aliments de qualité et de remettre de la nature dans un environnement fortement urbanisé.

Manque d'espaces verts

Les espaces verts manquent à Sartrouville. Mais, grâce au soutien de la ville, le département des Yvelines laisse l'association occuper une friche de plus de 3 000 mètres carrés. Des volontaires nettoient cet ancien verger : 22 parcelles sont mises à la disposition des habitants. Présidente de Natur'ville depuis 2009, Chantal Chagnon se félicite de l'évolution de l'association. « Nous avons écrit une charte pour encadrer nos pratiques. Les produits phyto-sanitaires sont proscrits. Nous avons installé des « hôtels à insectes » pour favoriser la pollinisation, une mare pour accueillir des grenouilles et un héron. Le jardin participe chaque année à la Fête de la Nature et accueille jusqu'à 300 personnes. »



Chantal Chagnon préparant une exposition à caractère pédagogique

Mais les jardins de Sartrouville n'ont qu'un titre d'occupation précaire. Ils vont devoir changer de site en mars prochain en raison des travaux d'aménagement de la RD 121.

Avec la Mairie

Les contacts de Chantal Chagnon avec la mairie ont permis à l'association de trouver des terrains en bord de Seine, tout en gardant sa particularité, c'est-à-dire sans rentrer dans le cadre des jardins familiaux. Natur'ville fait partie du collectif d'associations de défense de l'environnement de la boucle de Montesson (Cadeb), menacée, entre autres, par les travaux de la RD 121.

A l'occasion d'une reconversion professionnelle en 2004, et après l'obtention d'un brevet agricole, Chantal Chagnon est devenue jardinier à temps partiel au Potager du roi, à Versailles. « J'y ai rencontré des personnes qui ont des connaissances exceptionnelles sur l'art du jardin. C'est passionnant de travailler dans un tel lieu chargé d'histoire, qui maintient depuis si longtemps la diversité et la richesse des plantes. » Chantal Chagnon adhère aussi à l'association Colibri-Terre et humanisme qui prône une agriculture respectueuse des hommes et de l'environnement.

Christophe de Chenay

Un bilan du plan climat énergie de Paris à l'occasion de son renouvellement

La Ville veut réduire des trois quarts l'émission des gaz à effet de serre d'ici 2050. L'ancien et le nouvel adjoint au maire de la capitale, élus Verts tous les deux, dressent un bilan des premières cinq années d'application du dispositif

La révision du plan climat énergie territorial (PCET) par le Conseil de Paris, du 10 au 12 décembre, renouvelle les engagements pris à l'occasion de l'adoption du premier document, en 2007, de facteur 4. Il a pour objectif de réduire les gaz à effet de serre (GES) émis dans la région de 75 % en 2050 par rapport à 2004.

La Ville de Paris maintient également ses objectifs ambitieux de réduire de 25 % par rapport à 2004 les émissions de GES

et sa consommation d'énergie. Elle veut atteindre 25 % d'énergies renouvelables ou de récupération, et jusqu'à 30 % dans les bâtiments de la ville.

Dans son avis, IDFE approuve ce PCET dont elle estime toutefois certains objectifs trop ambitieux voire inaccessibles pour 2020. Ainsi l'effort de sobriété énergétique repose sur l'habitat résidentiel privé et sur les activités tertiaires privées sans incitations financières substantielles. Les projets de la Ville de favo-

riser la construction d'immeubles de grande hauteur dans Paris sont passés sous silence. La lutte contre les îlots de chaleur omet l'imperméabilisation des sols dans les bois de Boulogne et de Vincennes et dans certains espaces verts (extension de Roland Garros, fondation LVMH, INSEP, stade Jean Bouin...). L'incitation du fret par mode doux demeure timide.

Agnès Popelin
rédactrice à Liaison

Questions à Yves Contassot, conseiller de Paris, ancien adjoint au maire chargé de l'environnement, responsable du premier plan climat adopté en 2007 par le Conseil de Paris

« Il porte la marque des reculs de la Ville »

Le plan climat de 2007 doit être actualisé tous les cinq ans. A la fin de sa première échéance, quel bilan tirez-vous de sa mise en œuvre ?

Le plan climat prévoyait une diminution progressive des émissions de gaz à effet de serre pour atteindre l'objectif de 20 % en 2020. A ce jour, le bilan est très négatif puisque, sur son patrimoine, la Ville a augmenté ses émissions. Cela provient d'une absence de volonté de le mettre en œuvre avec détermination. Les arbitrages budgétaires illustrent assez bien ce renoncement. Seules quelques décisions comme la rénovation d'une centaine d'écoles (sur plus de 600) masquent la triste réalité.

Que pensez-vous du nouveau projet de plan climat ?

A l'évidence, ce nouveau plan climat

porte la marque des reculs opérés. Sous prétexte de difficultés techniques pour les réhabilitations, d'absence de capacité à vérifier les constructions neuves, de disponibilités financières suffisantes, le plan climat revoie ses objectifs à la baisse et renvoie aux autres acteurs du territoire parisien (entreprises, transporteurs, ménages, etc.) la responsabilité de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre.

Qu'attendez-vous d'un tel dispositif pour Paris ?

Comme en matière de pollution, l'échelle pertinente pour aborder cette question est le Grand Paris. Nous ne pouvons plus accepter l'égoïsme parisien qui se traduit par des tours pour créer encore plus d'emplois (le pire choix possible au plan de la consommation énergétique), par la relance de la circulation automobile avec Autolib' au détriment



des modes de déplacement doux, par le financement d'équipements de prestige au sein du petit Paris générateurs de déplacements supplémentaires.

Il manque une vision innovante d'une métropole solidaire dans laquelle il ferait bon vivre. L'approche segmentée par thème et territoire souligne l'absence de compréhension des enjeux du développement durable.

Questions à René Dutrey, adjoint au Maire de Paris en charge du développement durable, de l'environnement et du plan climat

« Il a produit ses premiers effets en 2012 »

Le bilan du plan climat indique une augmentation des émissions de gaz à effet de serre de l'administration parisienne. Comment l'expliquer ?

Paris a été avant-gardiste en adoptant dès 2007 ce plan pour lutter contre le dérèglement climatique. Nous avons aujourd'hui une vision claire et transparente du chemin à parcourir. Depuis 2001, la Ville a étendu les services aux Parisiens (places en crèche, propreté, ...) et a créé 200 équipements publics supplémentaires qui ont un impact en termes de gaz à effet de serre, consommation et déchets. Le plan climat a cinq ans et les grands projets que nous avons lancés (rénovation thermique de 100 écoles, éclairage public, etc.) ont produit leurs premiers effets en 2012. A l'instar d'un paquebot, il faut du temps pour que

les changements de cap se voient à l'œil nu !
Quelles sont les innovations majeures de ce PCET actualisé ?

Nous allons poursuivre les dispositifs et actions définis depuis 2007. Et nous voulons associer tous les acteurs de Paris à notre démarche pour aller plus vite et plus loin. Une charte d'engagement partenariale sera signée avec les acteurs économiques (grandes entreprises, commerces...). De nouveaux outils seront proposés aux copropriétés. Nous lancerons bientôt un appel à contributions pour identifier les potentiels de récupération d'énergie à Paris. Enfin, des carnets opérationnels et stratégiques permettront de décliner les objectifs du plan climat en actions détaillées par secteur.

Pensez-vous que ce plan puisse avoir un impact sur la révision



© Mairie de Paris

du plan local d'urbanisme ?

L'aménagement de Paris et de la métropole, pour être durable et vivable, doit prendre en compte le réchauffement climatique (Cf. l'étude EPICEA sur les impacts du changement climatique d'ici 2100). Et cela doit inspirer *in fine* le PLU.

Qu'est-ce qu'un plan climat énergie territorial ?

Un **plan climat énergie territorial** (PCET) a pour objet la lutte contre les changements climatiques. Son élaboration est rendue obligatoire par le Grenelle 2 d'ici le 31 décembre 2012 pour les régions, les départements, les communes et communautés territoriales de plus de 50 000 habitants.

Des objectifs dans une contrainte de temps

Le PCET s'articule autour de deux objectifs :

- **P'atténuation** : limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la perspective du facteur 4 (diviser par 4 ces émissions d'ici 2050 sur la base de 1990) ;
- **P'adaptation** sur le court, moyen et long terme pour réduire la vulnérabilité du territoire aux impacts du

changement climatique, hélas, irréversible.

Le PCET intègre également les objectifs « 3 X 20 % » pour 2020 de l'Union Européenne : réduire de 20 % les émissions de GES, améliorer de 20 % l'efficacité énergétique, porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique.

Périmètre d'actions et compétences variées

Le PCET doit agir ou influencer sur toutes les activités exercées dans le périmètre de son territoire. La collectivité territoriale intervient :

- dans le cadre de ses responsabilités directes (patrimoine immobilier, flotte de véhicules, marchés publics...).
- A l'échelle de ses compétences réglementaires (urbanisme, transport, distribution d'énergie, gestion des déchets, habitat...)
- par des actions de sensibilisation et mesures incitatives auprès des acteurs

socio-économiques (associations, entreprises, universités, habitants).

Un PCET comporte :

- un état des lieux (bilan carbone, empreinte énergétique, cadastre des émissions de GES)
- un travail de prospective (tendances lourdes, phénomènes émergents)
- des objectifs quantifiés dans le temps, basés a minima sur les objectifs nationaux et européens (facteur 4 en 2050, « 3 x 20 » pour 2020)
- un volet atténuation et un volet adaptation
- des indicateurs de suivi et d'évaluation



Le PCET doit être compatible avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et être pris en compte par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Plan local d'urbanisme (PLU).

Plus d'un millier de personnes vivent

Claude-Marie Vadrot a vécu pendant plusieurs semaines au milieu de cette population qui affronte des conditions effroyables d'insalubrité et de pollution dans une trentaine de campements. Symbole d'une cité qui attire de plus en plus d'exclus

Des Français, des Roms, des Maliens, des Somaliens, des Afghans et, depuis quelques mois, des Syriens vivent sur les bas-côtés du boulevard Périphérique de Paris. Ils survivent plutôt. Dans le vacarme des 1 300 000 voitures qui défilent chaque jour sur l'anneau qui entoure la capitale. Ils respirent, en plus concentrés, les mêmes gaz nocifs qui agressent chaque jour les habitants de Paris et de la banlieue. Tandis que les bagnoles défilent à toute allure, ou chauffent dans les bouchons, indifférentes aux panneaux lumineux qui leur demandent parfois de ralentir pour cause « d'alerte à la pollution ».

Un reportage de plusieurs semaines le long du Périph nous a permis d'explorer chacune des bretelles qui en sortent ou y remontent. Des campements s'y installent et s'y renouvellent, tous aussi surprenants et tragiques les uns que les autres. D'abord des tentes précaires recouvertes de bâches plastiques qui protègent mal de la pluie et encore moins du froid nocturne.

Fouiller les poubelles

Près de la Porte de Saint Ouen, une soixantaine de Roumains, enfants, adolescents, femmes et hommes, tous venus d'un village situé près de Brasov, au nord de la capitale Bucarest, vivent sous ce genre de « tentes ». La nuit, ils désertent le camp pour aller fouiller les poubelles du quartier dans l'espoir d'y trouver des bricoles à revendre sur les trottoirs de l'arrondissement où s'installent les « marchés de la misère ». D'autres dénichent des petits boulots dans des chan-



© Claude-Marie Vadrot

tiers du bâtiment où ils triment durement pour quelques euros par jour. Une équipe de Médecins du Monde les découvre en notre compagnie pour la première fois alors qu'elle consacre toutes ses soirées de maraude aux SDF..

Plus loin, près de la Porte de la Villette, entre Périphérique et canal, des Roms ont construit de vraies cabanes. Elles sont tolérées par la police qui les a numérotées pour éviter que s'en installent de nouvelles. Là aussi, des femmes et des enfants vivent dans la boue mais dans un « luxe » relatif comparé à d'autres campements précaires simplement abrités par des tentures lourdes de la pluie qui tombe. Les abris sont chauffés sommairement et, le soir, deux petits groupes électrogènes fournissent un peu de lumière. Beaucoup des hommes présents travaillent tout à fait légalement. Mais sans réussir à gagner de quoi s'offrir un logement. En fin de journée, femmes et enfants vont ramasser la nourriture jetée par une grande surface voisine.

Ce « peuple du Périphérique » se cache le long des bretelles d'accès ou sous les piliers des viaducs. Parfois, un jouet abandonné ou un enfant poursuivi par une mère inquiète permettent de deviner derrière les taillis une discrète implantation protégée des regards et, illusoirement, de la police. D'autres familles survivent, près de la Porte de Vincennes, en haut du remblai du Périphérique, vaguement abritées sous des bâches tendues le long d'un mur. Ils passent une partie de leur temps à faire sécher des couvertures sur l'herbe quand il y a un peu de soleil. On aperçoit des enfants, des femmes qui circulent dans la boue avec des poussettes, de jeunes hommes qui assurent la protection contre des voleurs. Ces populations sont méfiantes et vivent de petits boulots ou de mendicité. Certaines femmes emmènent leurs enfants avec elles pour mendier, d'autres s'y refusent. L'une d'elle sort discrètement de son camp. Elle sourit et dit se nommer Anna. Elle vit depuis plus d'un an sur le

sur les bas-côtés du périphérique

© Claude-Marie Vadrot



« Périf » avec son fils de quinze ans et avoue avec son grand sourire triste espérer le printemps : « Pas seulement parce qu'il commence à faire plus chaud, mais parce que je cueille des bouquets de narcisses sur les pentes devant notre vieille tente et que je vais les vendre au marché du mercredi et du samedi, près de la Nation. Avec mon fils Traïan, nous sommes contents de gagner honnêtement quelques euros. Ce qui nous fait plaisir c'est que les gens sont gentils avec nous. Mais le reste du temps, c'est dur. »

Un vélo pour trésor

Il y a aussi des solitaires qui veulent vivre en paix leur misère. Comme l'Afghan Abdul, une trentaine d'années, qui habite un réduit de tôle, aménagé sous le Périphérique, à la Porte de la Chapelle. Il était informaticien à

Kaboul et s'explique en bon français : « Avant, je dormais près de la Gare du Nord. Ici, sur votre Périphérique, j'ai l'impression de retrouver un peu de liberté, loin des gens qui me regardaient comme une ordure humaine. Je ne vis plus sous les yeux de gens qui ne me comprennent pas, qui ne comprennent pas pourquoi je suis là, des gens que je comprends pas, qui me payent quelques euros pour remplacer un Français une journée dans un chantier. Je suis fatigué mais je me sens mieux que près de la Gare du Nord. Parfois j'invite un ami à partager mon abri. » A la sortie de son couloir de ciment, un vélo. Un trésor, qu'il enfourche souvent au milieu des voitures surgissant de l'autoroute A1. Sa hantise est celle de la majorité des habitants du Périphérique : ce bruit infernal des voitures qui ne s'apaise que tard le soir.

Et puis, toujours sous les méandres de béton, Porte de la Chapelle, des Français de souche rejetés là par les accidents de la vie, par la perte d'un boulot ou de leur logement. Comme Nadia, âgée d'environ une trentaine d'années, qui demande de l'argent pour abandonner un instant son mégot de cannabis pour bavarder.

Drogue et alcool

La drogue pas chère existe aussi le long du Périf. Mais elle ne paraît concerner qu'une minorité de ses « résidents ». D'autres, comme un Polonais d'origine allemande qui a planté sa tente et qui prend soin de son chat dans le dévers du Périphérique, près de l'hôpital Robert Debré, aux confins du 19^e arrondissement, sont plus intéressés par l'alcool qui réchauffe et aide à oublier des années de camping parisien.

La population qui survit le long du boulevard Périphérique est supérieure à un millier de personnes réparties dans une trentaine de campements, petits ou grands, dont au moins cinq où vivent des enfants. Parfois des bébés malades comme à la Porte de Saint-Ouen. Pour ces relégués, que les automobilistes filant à toute allure remarquent à peine, l'hiver est rude...

Claude-Marie Vadrot

* Une version longue de ce reportage a été publiée dans Politis N° 1226 daté 8-14 novembre 2012

L'attrait des grandes villes

Les centres urbains, petits ou grands, ne sont pas seulement concernés par les éléments naturels que les modifications climatiques annoncent comme devant être à la fois de plus en plus violents et de plus en plus inattendus. Au point que les grandes compagnies d'assurance auront été plus présentes que jamais dans les couloirs de la conférence climatique de Doha en novembre 2012.

Mais, au Nord comme au Sud de la planète, les grandes cités attirent aussi de plus en plus d'habitants pauvres, persuadés que la ville leur fournira les emplois ou les chances de survie économique dont ils rêvent. A Paris, il est possible de les rencontrer sur les trottoirs, transis de froid, les parents tentant de tenir au chaud les enfants perdus dans ces galères de la misère. Ils sont, à l'abri des regards et des forces de police, également à l'écart des associations qui tentent de les aider.

Le photomontage des associations sur la tour de Rueil-Malmaison est légal

Pour la deuxième fois, les tribunaux ont donné raison à l'utilisation d'un procédé destiné à illustrer les conséquences d'un projet d'urbanisme. La commune avait assigné en justice les militants locaux pour avoir utilisé cette méthode



deux associations en enquête publique de révision de PLU participait donc de la liberté d'expression.

Un arrêt définitif

En 2011, alors même que l'enquête publique était close depuis le 9 juillet, la commune de Rueil avait attaqué en référé les deux associations pour faire interdire la diffusion du photomontage. Le 20 octobre 2011, le tribunal de Nanterre avait débouté en première instance la commune de sa demande au motif que les associations avaient clairement présenté le photomontage comme tel dans tous leurs documents. Selon le juge-

La Cour d'appel de Versailles, dans un arrêt rendu le 13 septembre 2012, vient de donner raison à deux associations opposées à un projet de la municipalité de Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine), confirmant ainsi un jugement du tribunal de grande instance de Nanterre. Un photomontage réalisé par l'Adrec (Association pour le développement raisonné et l'environnement à Chatou) et diffusé avec l'association Bellerive Malmaison représentait une tour de grande hauteur dans le paysage de bords de Seine vu de l'église de Chatou, de l'autre côté de la Seine. La commune de Rueil-Malmaison considérait ce photomontage comme mensonger et la tour représentée "démessurément

haute". Elle prétendait que le document était "de nature à troubler l'information et l'analyse des habitants concernés".

Liberté d'expression

La Cour considère que ce photomontage à partir d'une tour "imaginaire" était "destiné à illustrer les conséquences éventuelles d'une modification des règles d'urbanisme et que son caractère (d'illustration) ne pouvait échapper à celui qui en prenait connaissance" et que par ailleurs la commune n'a pu prouver que la modification de PLU rendait impossible "l'édification d'un immeuble de grande hauteur tel que celui représenté sur le photomontage". N'étant pas outrancier, le photomontage était donc licite et son utilisation et sa diffusion par les

La tour aurait été beaucoup plus proche de l'église Notre-Dame de Chatou que du centre de Rueil-Malmaison.

ment, leur action entrait dans le cadre de "la liberté d'expression garantie par la Constitution". Le juge de première instance s'était appuyé sur deux jurisprudences de la Cour européenne des droits de l'homme. Début novembre 2011, la commune avait fait appel de la décision devant le tribunal de Versailles.

Le 21 octobre 2012, le PLU de Rueil-Malmaison a été voté sans qu'y figure le projet de tour. Et la ville ne s'est pas pourvue en cassation. L'arrêt de la Cour d'appel est donc définitif et pourra faire jurisprudence.

Anne Bernard

Association pour le développement raisonné et l'environnement à Chatou
adrec.chatou@free.fr
www.adrec-chatou.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.

La concertation en questions

Quarante ans de revendication associative

Participer aux décisions touchant à l'environnement, à l'urbanisme, à la protection de la nature, au patrimoine, aux infrastructures de transport, bref, à tout ce qui conditionne la qualité et le cadre de vie, voilà une revendication portée par le mouvement associatif depuis plus de 40 ans.

C'est la concertation. C'est-à-dire le dialogue entre les citoyens organisés et les porteurs de projets publics. Cette exigence d'une démocratie moderne n'est que la traduction de la formidable élévation du niveau de connaissances des citoyens. Aujourd'hui, sur bien des sujets, ils en savent autant que leurs représentants.

Mais cet ajustement des procédures de décision aux réalités d'aujourd'hui a toujours heurté les élus qui défendent le vieux concept de démocratie représentative. Seuls légitimes, ils auraient, avec l'aide technique de l'administration, des ingénieurs et des architectes, le privilège de monter les meilleurs projets possibles. En matière d'aménagement de la ville, par exemple, eux seuls détiendraient la vérité.

Une longue lutte

Pourtant le principe de la concertation ne remet nullement en cause leur responsabilité : celle de choisir en dernier

ressort le meilleur projet d'utilité collective. Il n'empêche : l'irruption de la concertation dans la prise de décision a été une longue lutte. On en trouvera ici les tortueux cheminements. Et ce n'est pas terminé.

D'éminents juristes issus du Conseil d'État et du Conseil constitutionnel se sont récemment intéressés à nouveau à la concertation. Ils en ont observé les lacunes et... le peu de résultat. Ils ont formulé des suggestions. Certaines d'entre elles ont amené le Parlement à légiférer, une fois encore. Pour les associations, le compte n'y est pas : la lutte continue.



Soisy-sous-Montmorency (Val d'Oise) septembre 2012. Les élus proposent un « grand » projet d'aménagement ; les habitants qui n'en ont nul besoin et craignent de nouveaux impôts le rejettent massivement. Où est la concertation ?

La concertation en questions

Une reconnaissance internationale et constitutionnelle

La convention d'Aarhus

Le 25 juin 1998, dans la ville d'Aarhus, au Danemark, les représentants d'une quarantaine de nations - dont ceux de la France - adoptent une convention en 20 articles qui, avec ses annexes, ne couvre pas moins de 27 pages.

Cet accord international vise à :

- améliorer l'information environnementale délivrée par les autorités publiques, vis-à-vis des principales données environnementales ;
- favoriser la participation du public à la prise de décisions ayant des incidences sur l'environnement (par exemple, sous la forme d'enquêtes publiques) ;
- étendre les conditions d'accès à la justice en matière de législation environnementale et d'accès à l'information.

Ce texte a été ratifié par le Parlement

français en 2002. La convention d'Aarhus insiste sur la diffusion des informations environnementales sur des sites Internet. Cette incitation a été renforcée par une directive européenne (2003/4/CE).

Le portail français « Toutsurlenvironnement.fr » est l'une des réponses de l'État français à la convention et à la directive.

La Charte de l'environnement

Jacques Chirac, président de la République, promulgue en 2005 la Charte de l'environnement.

Son article 7 dispose : « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques

ayant une incidence sur l'environnement. »

La Charte de l'environnement a été intégrée au préambule de la Constitution au même titre que la déclaration des droits de l'homme et le préambule de la constitution de 1946.

En 2008, le Conseil d'État rend un arrêt qui consacre solennellement la valeur constitutionnelle de l'article 7 de la Charte et réaffirme le rôle du Parlement dans le droit de l'environnement. « Ces dispositions, (celles de l'article 7) comme l'ensemble des droits et devoirs définis dans la Charte de l'environnement, et à l'instar de toutes celles qui procèdent du Préambule de la Constitution, ont valeur constitutionnelle elles s'imposent aux pouvoirs publics et aux autorités administratives dans leurs domaines de compétence respectifs. »

Trente cinq ans de petits pas législatifs

1976. La loi de protection de la nature crée l'étude d'impact, première irruption d'une expertise externe dans un processus de décision. Le Conseil d'Etat suggère aujourd'hui que l'on s'en inspire pour améliorer la concertation.

La procédure d'enquête publique (Code de l'environnement art. L 123-1 à 14), a été plusieurs fois remaniée par les ministres de l'environnement. L'avis des commissaires enquêteurs, leurs réserves et leurs recommandations, peuvent être inspirées par les associations. Mais celles-ci interviennent trop tard et elles ont du mal à bousculer le conformisme des commissaires.

1978. La transparence est conquise grâce à la création de la Commission d'accès aux documents administratifs. Ses 13 fonctionnaires et nombreux consultants traitent 5 000 dossiers par an.

Plusieurs articles du Code de l'urbanisme (L 125-5, R 123-6 et L 300-2) prévoient que les associations agréées soient consultées à leur demande et autant de fois qu'elles le souhaitent pour toute opération d'aménagement modifiant le cadre de vie, création de ZAC, élaboration d'un PLU ou d'un SCOT. Et cela, dès que le projet est tracé. Même une association non agréée (mais compétente) peut être consultée par le maire pour l'élaboration du PLU (art. L 123-8)

Un excellent travail est réalisé par certaines commissions extra-municipales où siègent des représentants associatifs. N'oublions pas non plus le référendum d'initiative locale qui offre l'occasion de s'exprimer.

1995. Dans la loi portant son nom, Michel Barnier crée la Commission nationale du débat public (CNDP) qui

au fil du temps est devenue une autorité administrative indépendante. Elle organise la concertation, rend un rapport mais ne se prononce pas sur le fond du projet. En outre, elle n'examine que les projets d'infrastructures de transport coûtant plus de 300 millions. Pas les projets d'urbanisme.

1996. Corinne Lepage, ministre de l'environnement, fait rédiger une Charte de la concertation largement inspirée par les associations. Un remarquable outil à la disposition des bonnes volontés politiques. Mais facultatif et donc peu utilisé.

2010. La loi Grenelle 2 ajoute les articles L120-1 et 2 au Code de l'environnement qui définissent les conditions et limites de la participation du public aux décisions publiques.

La concertation en questions

Les conseillers d'État ont des idées

Le Conseil d'État siège dans l'ancien Palais-Royal en grande partie reconstruit au XVIII^e siècle.



© Marie-Lan Nguyen

Dans son rapport annuel de 2011, intitulé « Consulter autrement, participer effectivement » le Conseil d'État a émis une vingtaine de propositions tendant à améliorer la concertation. En voici l'essentiel.

- Rassembler et recomposer les dispositions existantes relatives à la participation du public,
- Généraliser les concertations ouvertes très précoces, intervenant le plus en amont possible de la procédure d'élaboration de la décision, pour alléger au maximum les consultations d'aval,
- Concilier les deux formes de consultation, celle des organismes institutionnels et celle, plus récente, ouverte à toutes les parties prenantes de la décision à venir,
- Utiliser toutes les potentialités des nouvelles études d'impact (loi organique du 15 avril 2009) pour renforcer en amont la concertation et en aval la consultation,
- Faire en sorte que concertations, études d'impact et consultations ne soient plus des processus séparés mais articulés de manière cohérente,
- Etendre les nouvelles études d'impact aux projets de décret d'application des lois, aux projets de décret du pouvoir réglementaire autonome et ainsi qu'aux projets de directives et règlements européens,
- Adopter une loi-code relative aux principes de l'administration délibérative. Y introduire l'ensemble des principes directeurs suivants : garantir l'accessibilité des informations ; assurer le dépôt des observations de tous les participants et favoriser leur diffusion ; garantir l'impartialité et la loyauté de l'organisateur de la concertation, mettre en place, chaque fois que nécessaire, un « tiers garant » ; assurer des délais raisonnables aux citoyens ou aux organismes représentatifs pour s'exprimer ; veiller à la « bonne » composition des organismes consultés ; donner les informations sur les suites projetées, dans un délai proportionné à l'importance de la réforme,
- Préparer les ministères à la logique des études d'impact pour les conduire à systématiquement recenser les « options zéro »

- c'est-à-dire celles qui permettent d'atteindre l'objectif politique assigné sans édicter des normes nouvelles,
- Introduire dans la « loi-code » des normes minimales du droit de la concertation par Internet : délais proportionnés à l'importance du sujet, mention des parties prenantes, documents fiables et authentifiés, concertation impartiale, bilan des observations recueillies, suites envisagées, suivi du dispositif finalement retenu,
- Renforcer la lutte contre la « fracture numérique », privilégier l'aide aux publics vulnérables ou inappétents (malvoyants, personnes âgées, demandeurs d'emplois, migrants, illettrés). Favoriser l'implantation des bornes Internet dans les lieux publics, les cybercafés et les centres municipaux,
- Limiter dans le temps des risques procéduraux en introduisant dans la loi-code un dispositif comparable à celui de l'article 600-1 du Code de l'urbanisme. Compte tenu de la complexité et de la sensibilité du sujet, constituer un groupe de travail au Conseil d'État.

La concertation en questions



© Assemblée Nationale

Le Conseil constitutionnel s'en mêle

Saisi par la fédération France Nature Environnement, le Conseil constitutionnel a été amené à se prononcer sur la validité d'un certain nombre de textes du Code de l'environnement portant sur des questions techniques. En octobre 2011, il a rendu quatre décisions. Les deux premières concernent les installations classées. L'article L 512-5 du code de l'environnement prévoit des normes introduites par voie législative. Il organise bien la publicité par voie électronique et prévoit la consultation du Conseil supérieur de prévention des risques technologiques mais il ne parle pas de la participation du public. Les conseillers ont donc déclaré cet article contraire à la

constitution. La troisième traite de la protection de la faune et de la flore sauvages ainsi que de la conservation des habitats naturels (article L 411-2 du code de l'environnement). Celui-ci renvoie à un décret : les dérogations possibles aux principes de la concertation. Mais aucune disposition législative n'assure la mise en œuvre du principe de participation du public. Le Conseil a donc déclaré l'article non-conforme à la constitution. La dernière touche à la délimitation par l'administration des zones de captage d'eau potable (article L 211-3 du Code de l'environnement). Observant qu'aucune disposition n'assure la mise œuvre du principe de par-

ticipation, les conseillers ont déclaré le texte contraire à la constitution.

Le Conseil constitutionnel estime donc que dans tous les cas (élaboration d'une loi, d'un décret ou d'une décision administrative) il est indispensable que non seulement le public soit informé au moyen d'une procédure numérique mais aussi qu'il ait participé à l'élaboration de la décision. Sinon celle-ci n'est pas valide.

La concertation devient donc une condition de la légalité des décisions environnementales. Voilà un principe à longue portée.

Une loi « express » puis des ordonnances

Première conséquence : les trois articles invalidés par le Conseil constitutionnel seront abrogés en 2013 (au mieux le 1^{er} janvier, au pire le 1^{er} septembre). Il faut donc les remplacer par voie législative. Mais le ministère de l'écologie s'est aperçu qu'il fallait repenser aussi toutes les dispositions législatives organisant la concertation. Il a donc rédigé un projet de loi qui a été présenté en urgence et voté par le Sénat le 12 octobre 2012. Il est actuellement sur le bureau de l'Assemblée nationale qui doit s'en saisir avant la fin de l'année.

Le projet de loi corrige d'abord les articles du Code de l'environnement concernant les installations classées, et l'article

L 914-3 du code rural.

Il vise ensuite à donner à l'article 7 de la Charte de l'environnement toute sa portée « afin, dit le ministère, de permettre aux citoyens de s'impliquer de façon concrète et utile dans le processus d'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

Le projet modifie l'article L 120-1 du code de l'environnement qui organise la participation du public à l'élaboration des décisions réglementaires de l'Etat et de ses établissements publics. Nouveauté, il prévoit qu'une procédure permettant de recueillir les observations du public devra être suivie en toute hypothèse et il introduit l'obligation de

publier une synthèse de ces observations. Ainsi, chacun pourra vérifier dans quelle mesure ses observations ont été prises en compte par la décision adoptée. Enfin, comme on est pressé et que le chantier est considérable, le projet habilite le gouvernement à légiférer par ordonnance pour mettre les codes en accord avec l'article 7 de la Charte de l'environnement. Même si une loi de ratification doit régulariser tout cela avant la fin 2013, les associations s'étonnent d'une telle précipitation et demandent à être consultées.

Le débat sur la concertation ne fait que commencer.

La Ville de Paris prépare des mesures pour réduire la place de l'automobile

Dans le cadre d'un plan d'action pour améliorer la qualité de l'air, Bertrand Delanoë a annoncé des décisions importantes pour maîtriser les flux de circulation. Une politique qui tranche avec le « tout voiture » de ses prédécesseurs

Bertrand Delanoë a présenté un ambitieux programme de réduction de la place de la voiture dans la capitale. Dans une communication sur la lutte contre la pollution de l'air présentée au Conseil de Paris le 12 novembre 2012, le maire a avancé un certain nombre de propositions pour « rééquilibrer l'espace public au bénéfice des modes de déplacements alternatifs ». Celles-ci font partie des mesures intégrées dans la Zone d'action prioritaire pour la qualité de l'air (Zapa) dans laquelle la ville souhaite être intégrée.

M. Delanoë a rappelé que 75 hectares de chaussée, jusqu'alors occupés exclusivement par la voiture, avaient été en partie transférés aux piétons et aux cyclistes ces dix dernières années. Les boulevards des maréchaux sont actuellement « requalifiés » avec les aménagements nécessaires au retour du tramway. Les voies sur berge rive droite ont vu apparaître les premiers feux tricolores destinés à réduire le flot automobile. Et les travaux sont engagés pour fermer aux automobiles une partie des voies sur berges rive gauche.

Ainsi une mandature entamée avec l'ouverture controversée de véritables couloirs de bus se poursuit par des mesures de plus en plus contraignantes pour les automobilistes. La Ville demande que la vitesse maximum sur le boulevard périphérique soit portée de 80 à 70 kilomètres/heure, et que des zones 30 soient créées dans les zones les plus fréquentées de la capitale ainsi qu'aux abords des écoles. Ces mesures volontaristes tranchent heureusement avec la politique menée par les prédécesseurs de M. Delanoë. Avant l'élection d'un maire, l'aménagement de la capitale était du ressort de l'Etat, voire de la présidence de la République. C'est sous celle du général de Gaulle que les travaux de percement du Périphérique sont lancés en 1963.

Pour réaliser ce grand anneau autoroutier, 5 000 arbres sont abattus et 150 hectares d'espaces verts disparaissent.



Avec Georges Pompidou, il s'agit « d'adapter la ville à l'automobile ». Les treize kilomètres de la voie express rive droite sont inaugurés en 1967. La mesure n'a pourtant été votée qu'à une voix de majorité au Conseil de Paris. Le premier ministre et le préfet de police veulent la doubler sur la rive gauche. C'est un tollé et seulement 2,5 kilomètres sont ouverts à la circulation automobile.

Des projets fous

A l'époque, les ingénieurs des Ponts préparent les projets les plus fous : autoroute deux fois quatre voies en viaduc entre les portes d'Aubervilliers et d'Italie. Il est même question de faire passer deux voies souterraines sous l'Arc de Triomphe pour faciliter l'entrée des automobiles dans le centre de Paris.

L'élection de Jacques Chirac change à peine la donne. « L'abandon de la voie express rive gauche a été une grande erreur » déclare-t-il très vite alors que 220 000 voitures de plus rentrent chaque jour dans Paris sans que rien ne soit fait pour limiter le trafic automobile. Les axes rouges montrent que tout

est fait pour faciliter la circulation de transit dans le cœur de la capitale.

Les avenues de l'Opéra et des Champs-Élysées sont élargies après l'abattage de nombreux arbres. Les premiers couloirs de bus voient cependant le jour, le stationnement est réorganisé. Mais l'expérience des « couloirs de courtoisie » réservés aux cyclistes tourne court en moins de deux ans. Protégés par une simple bande verte, ils ont vite été rebaptisés les « couloirs de la mort ».

La mandature de Jean Tiberi se résume à un plan vélo ambitieux et relativement efficace avec une centaine de kilomètres de pistes cyclables. En revanche, tous les projets de promenade piétonne le long de la Seine et de réduction de la voirie automobile sur la place de la Concorde restent dans les cartons.

Dès son élection en 2001, Bertrand Delanoë a donc beau jeu de montrer sa volonté de s'attaquer cette fois sérieusement à l'hégémonie automobile dans la capitale. Il lance la réalisation de véritables couloirs de bus qui ont montré depuis leur efficacité. Et puis ce sont les Vélib avant les Autolib.

Christophe de Chenay

La ville du Vésinet se veut à la pointe de la préservation de la biodiversité

Cette commune de la vallée de la Seine abrite un grand nombre d'espaces verts riches d'espèces et d'essences de qualité. La municipalité s'est lancée dans un ambitieux programme de mise en valeur

Lauréat des « Villes et Villages Fleuris » depuis 1997, du trophée « des villes électromobiles » en 2011, signataire de la Charte de la biodiversité, gestionnaire de sites classés, Le Vésinet (Yvelines) compte 60 hectares d'espaces verts et 40 000 arbres. Un cadre de vie exceptionnel pour cette commune nichée au cœur d'une boucle de la Seine.

La chance du Vésinet remonte à 1856. Alphonse Pallu, industriel et élu, donne alors pour mission à Paul de Choulot et à Joseph Olive d'aménager l'ancienne chasse royale en « Ville Parc ». Inspirés par les jardins anglais, le paysagiste et l'architecte y intègrent des résidences secondaires cossues pour les Parisiens aisés. Des coulées vertes, des pelouses, cinq lacs artificiels reliés par plusieurs kilomètres de ruisseaux alimentés par les eaux de la Seine en structurent le modèle paysager. Desservie par une gare, la « colonie » du Vésinet ne cesse de croître, en dépit de classements et de différents cahiers des charges réglementant l'urbanisation.

Avec les associations

Comptant aujourd'hui 16 676 habitants, la commune s'est engagée dans une politique de préservation et de renforcement de la biodiversité. En partenariat avec le Collectif d'associations pour la défense de l'environnement dans la boucle de Montesson et en collaboration avec le ministère de l'Écologie, les élus, viennent de présenter les résultats d'un diagnostic de la flore et de la faune, lors d'une conférence publique.

« Grâce à la charte régionale de la biodiversité signée en 2010, nous avons pu réaliser ce diagnostic écologique du territoire communal, ce qui nous a permis de mieux connaître les espèces végétales présentes » précise Juliette Guigue, directrice du développement durable à la mairie. Quelques fleurs, rares en Ile-de-France, ont ainsi été inventoriées, dont l'œillet



Coulée verte et pelouses du Vésinet

des chartreux, le trèfle semeur et le silène conique.

La commune s'est également dirigée depuis 2008 vers une gestion différenciée des 25 hectares d'espaces verts publics, en abandonnant en trois ans les pesticides et en favorisant les espèces locales vivaces plutôt que les plantes annuelles ou exotiques. Des fauches tardives ou plus espacées sont effectuées sur une partie des pelouses afin de favoriser la présence de pollinisateurs et la repousse d'espèces endémiques. Pour sensibiliser la population et en particulier les scolaires, des « hôtels » ont été mis en place pour les insectes, afin de leur fournir des abris et pour les observer.

Ces objectifs sont atteints grâce aux jardiniers, aux habitants et aux associations du Vésinet. « Les membres de l'équipe en charge de l'ensemble des espaces verts et semi-naturels sont tous passionnés et motivés par cette démarche responsable et durable » confirme Juliette Guigue. À l'initiative du Muséum national d'Histoire naturelle et avec le soutien de l'association « Tela Botanica », il a notamment été proposé aux habitants de recenser les plantes « ordinaires »



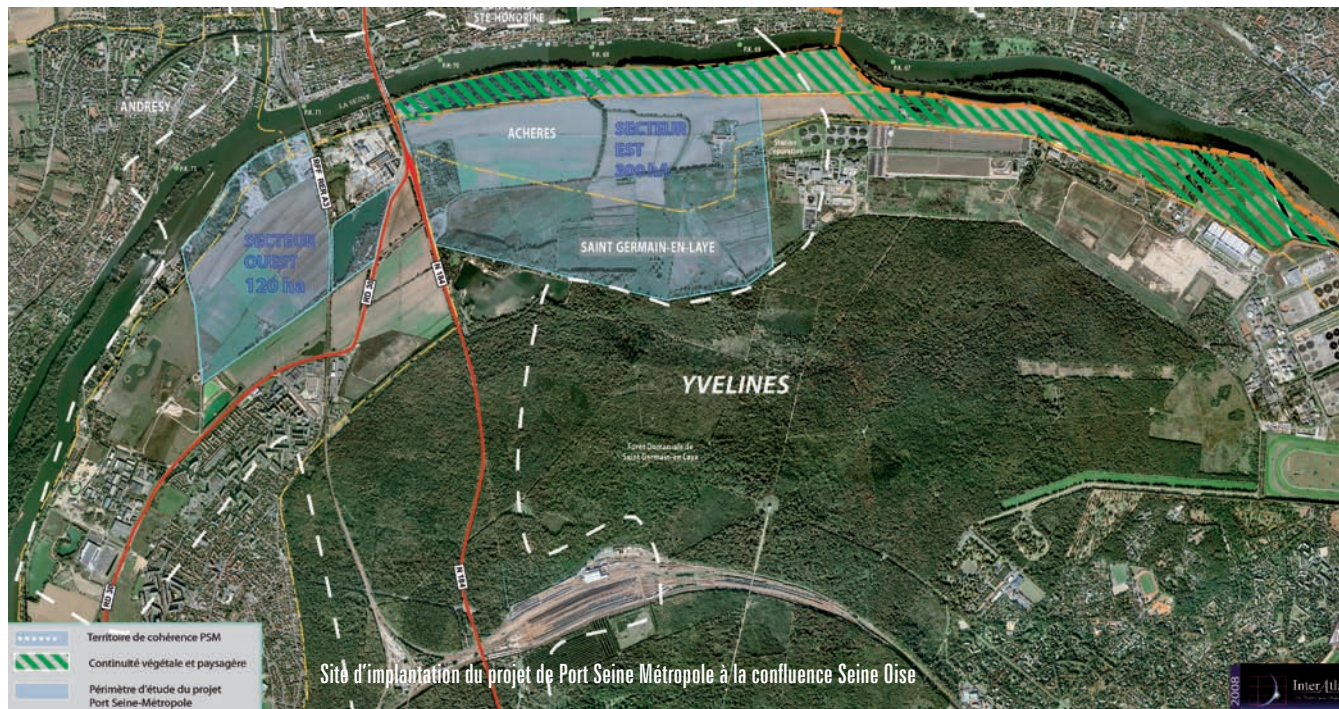
de leurs rues, de façon scientifique, afin de créer une banque de données exhaustive : le programme « Sauvages de ma rue ».

De même, un parcours botanique numérique est en projet. Des ateliers de jardinage écologique sont organisés. La revégétalisation d'une partie des berges - très détériorées - du lac des Ibis vient d'être entreprise en s'inspirant des zones humides. Des jardinières de rives, composées d'une formation végétale de marécage, ont été mises en place. « Le « Jardin de la Découverte », réhabilité l'an passé, est devenu le creuset de notre sensibilisation vers le grand public et surtout vers les enfants : ce sont eux qui ensemenceront ces idées porteuses d'avenir, car ils sont convaincus de leur bien fondé » conclut Juliette Guigue.

Christian Weiss
rédacteur à Liaison

Le projet “ Paris Seine Métropole ” devrait réduire le trafic des camions

La plate-forme multimodale d'Achères est inscrite dans les orientations du Grand Paris. Les associations locales sont favorables au développement du transport fluvial, mais émettent des réserves sur ce projet



© Ports de Paris

“ Paris Seine Métropole ”, tel est le nom officiel donné au “ grand projet ” de plate-forme multimodale, dans le cadre du Grand Paris. Elle devrait être implantée à Achères (Yvelines), au confluent de la Seine et de l’Oise. L’objectif est de renforcer le lien entre l’Île-de-France et sa façade maritime naturelle, avec les ports du Havre et de Rouen. IDFE a rencontré les responsables de Ports de Paris à ce sujet en octobre 2012 et a participé, en novembre, aux six ateliers de réflexions sur tous les ports d’Île-de-France.

Les études du nouveau port ont été confiées à Ports de Paris. Le port devrait être implanté face à Conflans-Sainte-Honorine sur un terrain de 450 hectares, pollué par les épandages de la station d’épuration Seine Aval toute proche. Le site est traversé par la RN 184 qui relie Pontoise à Saint-Germain-en-Laye et par la voie ferrée Paris-Cergy. À l’ouest de ces infrastructures, le port devrait être dédié au BTP. C’est déjà un lieu d’extraction et de transformation des granulats. En Île-de-France, le besoin annuel de granulats est estimé à plus de 30 millions de tonnes par an, un chiffre en hausse régulière, alors que les ressources

régionales se raréfient.

Une plate-forme logistique de marchandises devrait trouver sa place sur la partie est du port avec l’accueil d’entrepôts de distribution et d’un terminal à conteneurs. Les installations devraient voir le jour à partir de 2018. Dans leur projet, les responsables de Ports de Paris suggèrent accessoirement que la prolongation de l’A104 ne leur apparaît pas indispensable. Le projet intègre le risque d’inondations et vise à une bonne intégration dans un paysage boisé, avec la création de nouvelles lisières.

Multimodalité

La multimodalité est une composante essentielle du projet, lequel privilégie le report d’une partie des transports de marchandise vers la voie d’eau et le train. Le nouveau port sera relié par la voie d’eau au port du Havre et peut-être un jour aux ports maritimes du nord-ouest de l’Europe par le canal Seine Nord. Les darses est et ouest qui accueilleront les activités de chargement et déchargement seront dimensionnées pour accueillir des convois aux normes européennes, jusqu’à 180 mètres de long.

L’accessibilité par le fer s’appuiera sur la gare de triage d’Achères et sur les liaisons ferroviaires existantes, avec un potentiel de 12 trains par jour, en attendant la réalisation de lignes nouvelles vers la Normandie. Le site sera également accessible par la route avec un raccordement au réseau routier existant et autoroutier futur, avec le défi d’une bonne intégration dans le territoire. L’investissement portuaire est évalué à près de 450 millions d’euros, censé être couvert par les recettes de ventes de terrains aux entreprises. Il devrait créer de 3 000 à 5 000 emplois.

Les associations locales d’environnement sont favorables à la création d’un port ouest dédié sur 150 hectares au BTP et au transport des granulats. Elles sont en revanche totalement opposées au projet de port logistique à l’ouest, tant que le canal Seine Nord ne sera pas réalisé. De plus, elles considèrent comme largement surestimé le nombre annoncé de créations d’emplois sur le site.

Jean-Claude Parisot

secrétaire général Cadeb - Boucle de Montesson

Claude Loiseau

Capesa - Vallée de Seine

Les associations de Juvisy demandent la révision du projet tramway

Devant les conséquences et les coûts des tracés envisagés, les habitants du secteur concerné demandent la reprise des études et la mise en place d'une véritable concertation. Le conseil général de l'Essonne propose une solution de remplacement

La mise en service de la nouvelle ligne de tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons (Essonne) est annoncée pour 2014. Ce n'est que dans un second temps que son prolongement est envisagé jusqu'à la gare SNCF de Juvisy-sur-Orge avec une mise en service éventuelle en 2018. L'étude de faisabilité de son tracé, depuis la sortie du passage sous l'aéroport d'Orly à Athis-Mons, jusqu'à son terminus à la gare à Juvisy, vient d'être lancée. Or le tracé proposé pose un certain nombre de problèmes pour les associations qui ont pris en charge le dossier. En effet, pour franchir le dénivelé de 50 mètres entre le plateau d'Orly qu'emprunte la RN7 et le bas de la vallée de la Seine où se situe la gare de Juvisy, la solution étudiée est une tranchée ouverte d'environ 900 mètres, partiellement recouverte, à travers le parc de la mairie (coût évalué à 50 millions d'euros).

Un prolongement inutile

S'opposant à ce tracé qui porte fortement atteinte à l'environnement, l'Association locale d'environnement de Juvisy (ALE) souhaite que le tramway rejoigne la gare de Juvisy, soit par la rue Piver ou la rue Camille Flammarion, soit via le bas d'Athis-Mons et ensuite par l'avenue du général de Gaulle.

Pour les associations juvisiennes des quartiers du Plateau, du Centre et de Seine, la liaison entre la gare de Juvisy et le pôle d'activités Rungis/Orly pourrait être assurée sans rupture de charge par la ligne D existante du RER jusqu'à Villeneuve Saint Georges, puis vers Orly et Rungis, par le raccordement existant de la ligne C. Cette solution rendrait inutile le prolongement du tramway T7 jusqu'à la gare de Juvisy.



La RN7 avec l'observatoire Camille Flammarion, monument classé dans le fond à gauche.

Concernant le projet actuel, l'impact négatif sur le centre ville a été délibérément ignoré, selon les associations : franchissement du carrefour de la rue Piver (deserte majeure du centre ville), diminution des capacités de stationnement de la place du marché (place du Maréchal Leclerc). Mais surtout, l'arrivée du tramway à la gare SNCF nécessiterait de neutraliser la rue d'Estienne d'Orves depuis l'avenue du Général de Gaulle.

Circulation de transit

Les associations font remarquer qu'une circulation mixte mêlant sur le même espace, voitures, camions, bus et tramway, est en contradiction avec l'enquête publique de 2003 qui prévoyait l'interdiction de toute circulation de transit. Les difficultés de circulation pour les véhicules devant franchir le pont SNCF et rejoindre le seul pont existant sur la Seine dans ce secteur, conduiront les usagers vers des voies secondaires dans les zones pavillonnaires.

Enfin, les associations soulignent qu'en supplément de l'aménagement très attendu de la gare

SNCF, il faudra construire de toute pièce une gare spécifique au terminus du tramway, dont le coût est évalué à 50 millions d'euros, portant le coût total des 3,8 kilomètres de tramway entre Orly et Juvisy à 250 millions d'euros, ce qui en ferait le plus cher de France au kilomètre.

Une pétition lancée par les associations et le collectif Juvisy Alternative Tramway exigeant l'actualisation d'un projet imaginé il y a 16 ans, la reprise des études et la mise en place d'une véritable concertation, a été remise aux élus et au STIF (Syndicat des transports d'Île de France).

Enfin, une proposition récente du conseil général, beaucoup moins coûteuse et de mise en œuvre beaucoup plus rapide, pourrait maintenant faire consensus : il s'agit, dans le cadre de la requalification de la RN 7 à partir de Corbeil, de la création d'une ligne de bus en site propre desservant les villes d'Évry, Ris-Orangis, Juvisy (plateau) et pourquoi pas au delà, jusqu'à Orly ?

Claude Moreau
président de l'APAQS
(association pour l'aménagement
du quartier Seine de Juvisy).

Le parc d'activités de Paris Nord 2 sous la loupe environnementale

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris a demandé à deux étudiants de faire un état des lieux de la flore et de la faune sur cette zone de 300 hectares. A la suite de ce travail, plusieurs pistes sont proposées pour valoriser ce patrimoine naturel

Paris Nord 2 est un parc d'activités situé sur les communes de Villepinte, Aulnay-sous-Bois, Tremblay-en-France (Seine-Saint-Denis), Roissy-en-France et Gonesse (Val d'Oise). Le Groupement d'intérêt économique (GIE) du parc a demandé à deux étudiants d'analyser les enjeux écologiques de Paris Nord 2. Les étudiants de Master géographie et environnement de l'Université Paris Diderot-Paris 7 ont passé six mois à travailler sur une zone d'études de 300 hectares. L'essentiel de l'étude s'est porté sur l'analyse des espaces verts ou aquatiques, zones potentielles d'accueil de la biodiversité. Ils représentent près de 130 hectares de la zone d'activités. Une partie d'entre eux (51 hectares) est constituée d'espaces verts ou de plans d'eau d'entreprises. L'autre partie du parc est publique mais la gestion de 79 hectares est privée.



© Claire Boutillon

Écran visuel

Les espaces verts sont constitués de différentes strates végétales. Les arbres représentent un abri pour les oiseaux. Ils constituent un écran visuel entre le parc et les alentours. Toutefois, ils comptent de nombreuses espèces invasives et envahissantes qui prennent le dessus sur les autres essences. Les arbustes, très nombreux, comptent peu d'essences et sont taillés « au carré » ce qui ne permet pas l'accueil d'une faune variée. Sur la strate herbacée, les fréquences de tontes sont trop importantes et le cycle biologique des graminées n'arrive pas à terme. Trop de pesticides et d'engrais sont alors utilisés pour pallier ces conséquences. La superficie de ces espaces

ainsi que leur diversité sont essentiels pour accueillir de la biodiversité. Ils représentent des corridors écologiques indispensables à la flore mais surtout à la faune pour favoriser ses déplacements. Ils ont aussi pour but de diminuer les effets de la « fragmentation » paysagère, dominante sur le site de Paris Nord 2.

Biodiversité

Au total, ce ne sont pas moins de 287 espèces animales et végétales qui ont été recensées. Sept d'entre elles ont été qualifiées d'« intéressantes » car elles sont « assez rares » ou « rare » en Seine-Saint-Denis. On retrouve la bourdaine, l'orchis à deux feuilles, la cynoglosse officinale, la véronique filiforme, le liondent d'automne, la véronique de Perse et la linare éla-

tine. Autre constat de l'étude, ce sont les zones où les interventions et les entretiens sont les moins fréquents que la biodiversité est la plus abondante et la plus riche.

Réelles potentialités

Plusieurs actions adaptées ont été proposées au gestionnaire comme la mise en place de la gestion différenciée. La réduction de l'utilisation des produits phytosanitaires est préconisée. La multiplication des essences dans les plantations est souhaitée. La gestion des zones herbacées devrait mieux respecter les cycles biologiques des espèces animales et végétales. Le paillage organique devrait être développé.

Les potentialités du parc Paris Nord 2 d'enrichir sa biodiversité sont bien réelles. Les actions proposées par les étudiants devraient être mises progressivement en place. C'est déjà le cas avec une prairie fleurie, en bordure du parc, le long de l'autoroute A1.

Claire Boutillon

Diplômée Master 2 Espace et milieux
claire.boutillon@hotmail.fr

Les habitants de Villecresnes veulent garder leurs tilleuls

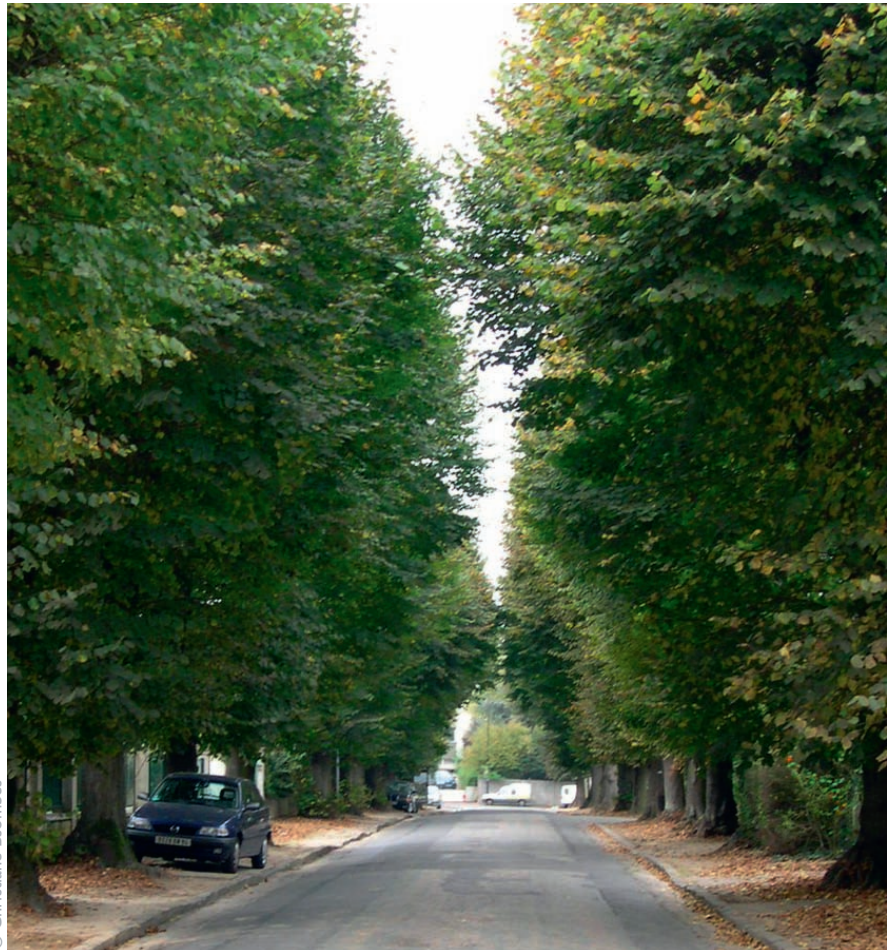
La population de cette commune à la limite du plateau briard s'élève contre le risque d'abattage d'un double alignement d'arbres centenaires sur une avenue remarquable de la ville. Elle souligne l'intérêt paysager et climatique de ces végétaux.

La municipalité de Villecresnes (Val de Marne) a décidé de procéder à la réfection de l'avenue du Château, dans le quartier de Cercay. Dans les mois à venir, cette belle avenue va-t-elle perdre son double alignement de tilleuls ? Deux solutions sont étudiées par la mairie pour cet aménagement : l'une en conservant les tilleuls, l'autre en les supprimant. La solution incluant le maintien des arbres semblait avoir, jusqu'en octobre, la préférence de la municipalité, ce qui ne semble plus le cas aujourd'hui. De nombreux Villecresnois s'opposent à ces abattages. Une pétition a déjà recueilli plus de 600 signatures d'habitants de la ville, auxquelles s'ajoutent celles de 200 personnes des villes limitrophes.

Indispensables en ville

Un arbre en ville n'est pas neutre car porteur de valeurs et de sens que chacun peut apprécier selon sa sensibilité : aspect esthétique, insertion dans le paysage, qualité de vie, patrimoine collectif, point de repère, histoire attachée à un lieu. Les arbres en ville sont indispensables, à la régulation du climat par la fixation du gaz carbonique et aussi pour la réduction des pics de chaleurs par l'ombrage des feuilles et par l'évapotranspiration contribuant ainsi à l'équilibre hydrique du sous-sol. Ce phénomène est renforcé lorsqu'il s'agit de sujets de cette importance. Les arbres retiennent l'équivalent de leur poids en eau et évitent ainsi les surcharges des réseaux lors des pluies d'orages

Épurateurs naturels des eaux, ressources de nourriture pour de nombreux oiseaux, pour les insectes pollinisateurs, collecteurs de particules et de poussières, brise-vents, ces arbres sont aussi une jolie transition entre la ville et les terres maraîchères limitrophes. Ils ponctuent le paysage dans un splendide double alignement devenu, hélas, de plus en plus rare et susceptible, selon certains témoins, d'héberger le pique-prune, coléoptère en voie de disparition. On ne supprime des arbres de cette stature que lorsqu'ils sont malades, dangereux ou lorsqu'il est impossible de faire autrement. Ce n'est, ici, pas le cas.



Aujourd'hui, les citoyens demandent à leurs élus de « penser la ville avec la nature et la nature avec la ville ». Les alignements d'arbres font le charme de nos villes françaises et sont enviés par nos visiteurs, leur suppression en rase campagne pour la sécurité automobile ne se justifie pas en ville.

Pour une qualité de vie meilleure

Villecresnes est une des premières communes à avoir opté pour la vitesse à 30 km/h sur tout son territoire. Cette logique d'une circulation apaisée, serait renforcée par un aménagement « en plateau » conservant les tilleuls, pour un partage de la voie, dans le respect de tous et surtout des plus vulnérables.

L'amélioration de la voirie est nécessaire mais les Villecresnois amoureux de leurs tilleuls demandent à leurs élus de choisir la solution qui conciliera sécurité pour tous les usagers et maintien du patrimoine arboré. Les arbres en ville et les tilleuls en particulier ne sont pas une nuisance mais au contraire la chance pour tous d'une qualité de vie meilleure. Reconstituer un alignement ayant la majesté de l'actuelle avenue du château prendra plus de cent ans et pendant ce temps, la température moyenne aura probablement augmenté d'au moins 5°C. On sait tout cela. Les arbres constituent un moyen écologique de lutte climatique, ne laissons pas nos petits-enfants nous accuser de n'avoir rien fait.

Christiane Besombes

Vivre à Villecresnes
vivre.a.villecresnes@free.fr

La population de Villejuif s'inquiète des projets sur les Hautes Bruyères

Implantation d'un campus de recherche, arrivée du métro du Grand Paris, les projets inscrits dans le Sdrif sur ce poumon vert suscitent des réactions dans la population. Elle craint de voir disparaître en partie un lieu de rencontres et de bien-être.



© CG 94

Parc des Hautes Bruyères

Les habitants de Villejuif (Val-de-Marne) ont découvert avec stupeur les projets du Schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif) autour du parc des Hautes Bruyères. Créé par le département en 1986, cet espace vert de 25 hectares est couvert de pastilles rouges, synonymes d'autorisations à construire. Cet aménagement qui a coûté plus de 8 millions d'euros pourrait ainsi devenir une réserve foncière...

Le seul poumon vert

Ce parc urbain s'étire entre la ZAC des Hautes Bruyères de Villejuif et l'autoroute A 6b. Il est dominé par la silhouette ingrate de l'Institut Gustave Roussy où sont soignés des centaines de cancéreux. Il abrite une centaine de jardins familiaux pleins de charme, un canal, un jardin d'aventures archéologiques, une zone de jeux pour

enfants, une ancienne carrière remodelée en "jardin du silence", toute proche de la Redoute des Hautes Bruyères, un fortin intact depuis 1870. De très beaux arbres, un jardin d'herbes médicinales y ont été plantés. Le week-end, c'est un lieu où l'on pratique le jogging, la marche, où l'on pique-nique en famille, où l'on vient pour lire tranquille. Un "poney-club" devait encore y trouver place.

Le pire est à craindre !

Comme à Saclay, où l'on a parlé d'un grand "campus" sur les terres agricoles, on parle depuis quelques années d'une cité de recherche sur le cancer à Villejuif, qui associerait malheureusement la ville à cette terrible maladie. Un programme de logements et d'une fac de pharmacie sont en projet. Ils pourraient occuper 15 des 25 hectares du parc. Le métro Grand Paris

Express pourrait avoir une gare sur le site, et déverser ses milliers de voyageurs directement dans le parc. Ce chantier risque de provoquer de véritables bouleversements dans le secteur. Un tunnelier va creuser un souterrain à 60 mètres de profondeur et des camions vont évacuer la terre pendant plusieurs années.

Les habitants de Villejuif s'interrogent sur les responsables du projet. Leur inquiétude s'alimente de rumeurs sur la construction d'un grand centre commercial souterrain, d'une route, d'une faculté de pharmacie... Une association de défense du parc est en cours de création. Objectifs : dire toute la vérité aux habitants, défendre le Parc dans sa forme initiale, élaborer un contre-projet à visage humain.

Philippe Robichon

rédacteur à Liaison

Les très riches heures de la Bièvre

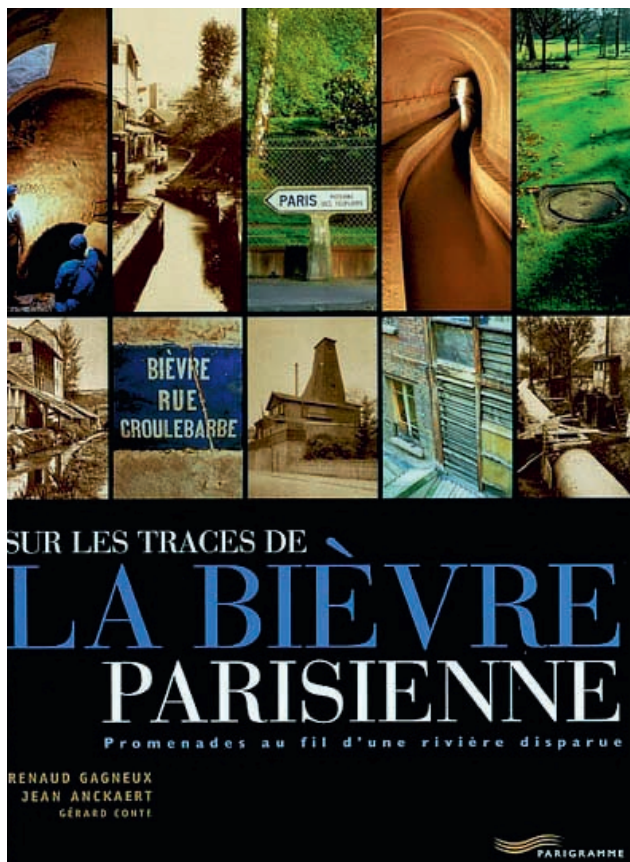
Cela fait un siècle exactement que la Bièvre a cessé de couler dans Paris. Nombreux sont ceux, en particulier parmi les lecteurs et les rédacteurs de *Liaison*, à regretter cette rivière, dont le cours a, pendant longtemps, apporté « fraîcheur et poésie à la vie des citadins ».

Grâce au travail de fourni des militants de la renaissance de la Bièvre, on croyait tout savoir de ce mythique petit affluent de la Seine. L'ouvrage « *Sur les traces de la Bièvre parisienne. Promenades au fil d'un rivièr disparue* » écrit par Renaud Gagneux, Jean Anckaert et Gérard Conte, a l'immense mérite d'apporter une masse d'informations souvent méconnues et une iconographie extrêmement riche, avec quantité de cartes, de gravures et de photographies qui n'avaient jamais été publiées jusqu'ici.

Sept moulins

L'ouvrage est en deux parties. Les chapitres sur l'histoire de la Bièvre commencent par retracer le cours exact au fil de l'histoire du cours d'eau dans Paris avec ses nombreuses dérivations, sa transformation en égout, les conséquences de ses nombreuses crues.

Puis viennent les descriptions des nombreux métiers qui se sont installés le long de la Bièvre pour utiliser l'eau venue des lointains plateaux de la région. Il y a eu jusqu'à sept moulins à l'intérieur même des murs de la capitale. Et puis ce furent les teinturiers, les blanchisseurs, les tanneurs et même les glaciers qui donnèrent



leur nom à tout un quartier de l'actuel 13^e arrondissement.

Ensuite viennent les nombreuses péripéties qui ont conduit à son enfouissement, avec des étapes de canalisation, de comblement, de séparations du cours en Bièvre vive et Bièvre morte. A chaque fois, les pouvoirs publics se sont laissés débordés par la défense d'intérêts catégoriels, voire individuels, au détriment de celui de la collectivité.

Car très tôt, nombreux sont ceux qui saisissent l'atout que constitue un cours d'eau dans la cité comme l'écrit Joris-Karl Huysmans : « Elle est presque toujours bordée de deux

bandes de hauts peupliers et encadrée d'aspects bizarrement tristes qui évoquent en moi de lointains souvenirs ou comme les rythmes désolés de la musique de Schubert... »

Des eaux de qualité

La deuxième partie du livre part à la recherche du tracé de la Bièvre dans le Paris actuel. Elle évoque les différents projets de renaissance et les raisons qui ont empêché leur réalisation. En juxtaposant des photos d'époque avec le paysage urbain d'aujourd'hui, on arrive facilement à imaginer où le cours d'eau pourrait réapparaître, maintenant qu'un formidable travail est effectué en amont de la capitale pour redonner à la Bièvre des eaux de qualité. « *L'intérêt nouveau porté à la rivière ouvre peut-être une ère nouvelle où l'homme apprendra à vivre en respectant son environnement* » écrivent les auteurs en conclusion.

Christophe de Chenay

« *Sur les traces de la Bièvre parisienne. Promenades au fil d'une rivière disparue* » de Renaud Gagneux, Jean Anckaert et Gérard Conte, éditions Parigramme, 162 pages, 22 €

idfe

est membre de



LIAISON
Édité par IDF Environnement
association régionale agréée,
avec le concours du Conseil régional.
Directeur de publication : Michel Riottot
Rédacteur en chef : Christophe de Chenay
Rédactrice en chef adjointe : Patricia Latka
Réalisation graphique : Olivier Gizard
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 Imprimerie Chevillon
26 bld Kennedy, BP 136 - 89101 Sens
Imprimé sur papier 100% recyclé

