



idfe
mensuel
des associations
de protection
de l'environnement

Liaison

Ile-de-France Environnement

Sommaire

2 Brèves
Position d'IDFE

3 Le plan de protection de l'atmosphère

Urbanisme

4/5 Les commissions départementales et les centres commerciaux

Point de vue

6 Le coût du Grand Paris Express

Économie

7 Deux mille personnes pratiquent la récupération des déchets

Programme de l'Assemblée générale

8 Convocation pour le 23 mars 2013

DOSSIER :

9-12 **Assemblée générale IDFE**

Rapport moral et financier 2012

Paris

13 Un potager perché

Seine-et-Marne

14 Inquiétudes pour le lac de Vaires-sur-Marne

Droit de suite

15 Le projet du T7 à Juvisy

Hauts-de-Seine

16 Critiques sur le projet pour l'île Seguin

Retour vers le futur

17 Un parc souhaité pour le plateau d'Avron

Val-de-Marne

18 Les chemins de randonnée urbaine

Val-d'Oise

19 Une étude contre les vols de nuit

Lu et conseillé

20 Droit à l'arbre, droits de l'arbre

Ils nous pompent l'air !!!

Un mois sans nourriture, 3 jours sans eau, 5 minutes sans air telles sont les espérances de vie d'un humain adulte dans des conditions extrêmes. Seul le troisième de ces biens vitaux est encore gratuit. Or, c'est celui que nous gaspillons le plus et pour lequel les préoccupations tant des pouvoirs publics que des individus sont mineures par rapport à l'eau et aux aliments. Nous gaspillons l'air en le polluant par toutes nos activités humaines : trafic routier et aérien, chauffage résidentiel, industries et agriculture. Toutes nos activités y compris vitales ont besoin d'un des constituants de l'air, l'oxygène qui se combine à nos carburants organiques et aliments pour dégager de l'énergie. La couche d'air permettant à l'homme de vivre est faible (0,23 % du volume de la planète) et a pour origine l'activité de microorganismes et de végétaux pendant des milliards d'années. Ces mécanismes sont encore actifs, mais la déforestation de la planète, les agressions contre les sols, les espaces humides, les océans sont tels que la production et le renouvellement de l'air soucient chercheurs et environnementalistes.

Cette absence de prise de conscience est illustrée par une situation que chacun comprendra. Les centres des grandes métropoles sont les lieux où les hommes se disputent le privilège d'habiter, les mètres carrés de logements y sont les plus chers alors que l'air que vont respirer ces privilégiés est le plus pollué du pays. Ce laxisme ambiant se retrouve dans les plans de protection de l'atmosphère*. Toutes les enquêtes épidémiologiques sur la relation santé-air vont dans le même sens. Les petites particules diesels, les oxydes d'azote produits par nos moteurs et nos activités économiques induisent chaque année, selon l'OMS, 40 000 décès prématurés en France. En Ile-de-France, près de 3 millions d'habitants vivent à moins de 75 m d'un axe à fort trafic. Cette proximité favorise les maladies cardio-respiratoires et certains cancers. Or, les objectifs du plan de protection de l'atmosphère 2013 ne sont pas à la hauteur des enjeux de santé publique car inférieurs aux normes de pollution définies par la loi et la commission de Bruxelles. Il est inadmissible de jouer ainsi avec la vie des Franciliens. Le coût économique des maladies et des décès est élevé et devrait être comparé à celui que devrait engager les différents secteurs économiques pour atteindre ces normes. Mais, cynisme aidant, le coût santé est supporté par l'ensemble des Français tandis que celui de la réduction de la pollution par quelques acteurs. Sont-ce les lobbys ou les Français qui déterminent le futur de nos enfants et de leurs descendants ?

Michel Riottot

Président d'Ile-de-France Environnement

(*Lire page 3 l'analyse du plan de protection de l'atmosphère)

**SUPPLÉMENT : livre blanc
sur les Territoires ruraux**

Les Hauts-de-Seine quittent brutalement Airparif et Bruitparif

Le conseil général vient de démissionner de son poste d'administrateur des organismes chargés respectivement de mesurer la qualité de l'air et le niveau sonore dans la région. Il ne participera donc plus à leur financement. Ile-de-France environnement (IDFE) regrette vivement ce départ d'autant plus que la contribution financière du département était faible.

Changement de préfet en Ile-de-France

Nommé en conseil des ministres préfet de Paris et de la région Ile-de-France, Jean Daubigny, succède à Daniel Canepa, en poste depuis 2008. Il est entré en fonctions le 2 janvier. Agé de 64 ans, le nouveau préfet était directeur de cabinet du ministre de l'intérieur depuis l'arrivée de Manuel Valls au gouvernement. Jean Daubigny a été préfet en Champagne-Ardenne, Midi-Pyrénées, Bretagne et Pays de la Loire.

Bougival : Mercedes renonce à son projet

La firme automobile vient d'annoncer l'abandon de son projet de centre d'exposition de véhicules d'occasion à Bougival (Yvelines), au pied de la colline des Impressionnistes. Mercedes cherche désormais à revendre le terrain de 8 000 mètres carrés, où devait être implanté le centre d'exposition. Les associations locales dont Patrimoine & Urbanisme, soutenues par IDFE, s'étaient résolument opposées à ce projet. C'est pour elles une première victoire, mais elles appellent à la vigilance sur le devenir du site.

Une fête de la nature 2013 sous le signe des « petites bêtes »

Cette année, la manifesta-



tion pilotée en Ile-de-France par l'agence régionale Natureparif aura lieu du 22 au 26 mai. Pour cette 7ème édition, toutes les « petites bestioles » de notre quotidien seront à l'honneur : celles qui sautent, rampent, volent, se cachent dans les maisons, dans les herbes, dans le sol, dans les fissures. Les associations sont invitées à devenir acteurs de la Fête de la Nature en organisant des manifestations. Renseignements sur le site : www.natureparif.fr

La région regroupe ses agences environnementales à Pantin

A la fin de l'année, la cité régionale de l'environnement ouvrira ses portes à Pantin (Seine-Saint-Denis). Le bâtiment de quatre étages, en chantier depuis 2012, sera à énergie positive. Sur 6 000 mètres carrés de bureaux, il accueillera plus de 200 salariés d'agences régionales telles que Airparif, Bruitparif,

Natureparif, l'agence des espaces verts (AEV), l'ARENE ou encore l'ORDIF. En regroupant ainsi ses agences environnementales dispersées dans Paris, la Région vise à leur donner plus d'efficacité et de visibilité.

Un collectif essonnien contre les gaz de schistes

A l'initiative de citoyens, d'associations, et de plusieurs organisations politiques de l'Essonne, le collectif « Non au gaz de schiste 91 » a été créé en novembre 2012 afin de « sensibiliser, alerter et rassembler l'ensemble des citoyens et des élus sur le danger de ce genre d'exploitation. En liaison avec les autres collectifs de l'hexagone, le collectif multipliera les actions d'information et de mobilisation tant qu'un cadre législatif clair ne sera pas mis en place, apportant la certitude de l'interdiction de toute recherche, exploration et exploitation des gaz et pétrole de schiste dans notre pays ».

La réouverture de la Bièvre va son chemin

Comment tirer parti de la réouverture de la Bièvre prévue à l'Hay-les-Roses en 2014 ? La question a été posée aux habitants du Val-de-Marne par le conseil général, disposé, conjointement avec la municipalité de l'Hay, à dépenser près de 10 millions d'euros pour remettre la rivière au jour sur environ 650 mètres. Pour en débattre, une réunion s'est tenue le 12 janvier dans la salle des fêtes du moulin de la Bièvre à l'Hay, en présence de 120 personnes dont plusieurs représentants des associations groupées au sein de l'union Renaissance de la Bièvre. Enquête publique au printemps, démarrage des travaux

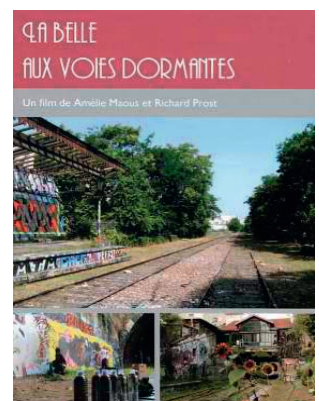
avant la fin 2013, inauguration un an plus tard.

Montrouge : les platanes ont été abattus

Malgré une pétition qui avait recueilli 800 signatures à l'initiative de l'association Mon Montrouge, les 57 arbres de l'alignement ancestral de la rue Louis-Rolland ont été mis à terre. C'était pourtant l'un des rares endroits de respiration dans la commune. La ville entend réaménager l'artère avec davantage de places de parking, des trottoirs élargis et de nouveaux lampadaires. Des cerisiers devraient y être replantés.

« La belle aux voies dormantes » menacée

Alors que le protocole d'accord entre Réseau ferré de France (RFF), propriétaire des terrains, et la Ville de Paris, gestionnaire de leur occupation, arrive à expiration en juin 2013, cette dernière a lancé une consultation sur l'avenir de la Petite Ceinture. Face aux menaces pesant sur ce patrimoine architectural et historique, et sur sa vocation ferroviaire sur sa partie Sud, l'association de sauvegarde de la Petite Ceinture (www.petiteceinture.org/) invite à participer aux réunions publiques organisées dans les différents arrondissements concernés et à s'exprimer sur le site Internet ouvert à la consultation (lapetiteceinture.jenparle.net).



Le plan de protection de l'atmosphère 2013 reste en-dessous des objectifs européens

Le PPA 2013 ne se donne pas les moyens d'atteindre les normes réglementaires, en particulier pour les petites particules, dictées par la Commission de Bruxelles. Notre union ne peut l'approuver

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) 2013 d'Ile-de-France est un document de 218 pages. Il est accessible aux habitants de la région sur le site internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Il est très technique mais présente une mine de renseignements. Le document comporte un résumé qui faisait cruellement défaut dans le schéma régional climat, air, énergie. Le PPA comprend ensuite trois chapitres : un état des lieux, un diagnostic physique et des actions pour la qualité de l'air. Ils sont suivis d'annexes dont une évaluation du précédent plan 2005-2010.

Seule la partie réglementaire du PPA présente un caractère contraignant, susceptible de faire évoluer dans le bon sens la pollution de l'air, en l'état excessive en cœur d'agglomération parisienne. Néanmoins, les onze mesures réglementaires décidées sont pour certaines d'une importance mineure puisqu'elles concernent le brûlage à l'air libre des déchets verts, et les émissions de particules des groupes électrogènes..., alors que deux secteurs très émetteurs (aviation et agriculture) sont presque passés sous silence.

Résultats décevants

On sait que quatre secteurs sont à l'origine des polluants atmosphériques. Ce sont d'abord, les déplacements avec les trafics routier, ferroviaire, fluvial et aérien. L'industrie participe également à la pollution de l'air avec les activités manufacturières, la production d'énergie, le traitement des déchets, les carrières. Les secteurs résidentiel et tertiaire y participent également avec les chauffages individuels et collectifs, la production d'eau chaude, les émissions de solvants pour les soins à la personne. L'agriculture est source de pollution atmosphérique avec les tracteurs, les engrais, et les pesticides. Même la nature produit des polluants atmosphériques avec les émissions des végétaux, des sols, des eaux de surface, des marais...

Quelques résultats positifs ont été enregistrés pour le PPA 2005-2010 avec des mesures de régulation sur les stations-ser-



vice et les incinérateurs... Ils l'ont été au niveau du secteur industriel à la suite de la mise en place de normes rigoureuses et d'un suivi des installations classées par les services départementaux des DRIEE. Les résultats concernant les trois autres secteurs sont décevants car les normes définies par le plan ne sont pas respectées, sans que des sanctions soient prévues.

La France est en passe d'être lourdement condamnée par la commission de Bruxelles parce qu'elle ne respecte pas les normes pour les petites particules, diesels principalement. La même aventure risque de lui arriver pour les teneurs de l'air en oxyde d'azote. Toutes les études récentes montrent que ces polluants augmentent considérablement les maladies cardio-respiratoires et certains cancers. Selon l'OMS 40 000 décès en France par an pourraient être évités si les normes étaient respectées.

IDFE demande des mesures efficaces

Le PPA-2013, ne prévoyant pas d'atteindre les normes réglementaires pour les différents polluants : petites particules, oxydes d'azote, composés organiques volatils... avant 2020, IDFE ne peut le soutenir. IDFE

demande que des efforts plus importants soient faits dans les centres villes en limitant le trafic routier, en réduisant l'impact des chaufferies collectives, en utilisant les filtres naturels que lui offre la nature (parcs et jardins, forêts...).

Veut-on casser le thermomètre ?

IDFE demande aussi un renforcement des contrôles ce qui suppose que les pouvoirs publics mettent en place les moyens humains et matériels pour surveiller et conseiller les différents acteurs. Or, certaines collectivités territoriales en se dégageant de leurs obligations pour le financement d'Airparif sont en train de mettre en danger cet organisme de surveillance, c'est-à-dire de casser le thermomètre. Cette attitude est pour le moins discutable de la part d'acteurs qui devraient être exemplaires. Enfin, IDFE met en garde contre une densification de l'agglomération parisienne avant que les problèmes de pollution de l'air ne soient réglés. Cela impliquerait, en premier lieu, que tous les plans d'aménagements, du PLU au SDRIF, en tiennent compte.

Les commissions départementales d'aménagement

L'application de la loi sur l'implantation des grandes surfaces n'a pas vraiment permis de maîtriser la multiplication des implantations en centre ville, comme à Paris, ou en périphérie. Avec toutes les conséquences négatives en matière de petit commerce, d'aménagement du territoire et de déplacements

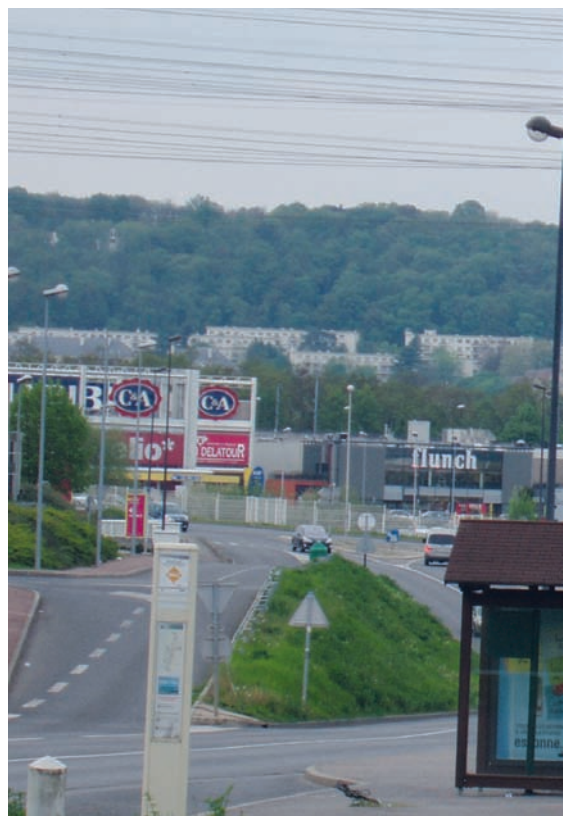
Cinq nouveaux « temples de la consommation » ouvriront leurs portes cette année en Ile-de-France. Au total, près de 250 000 mètres carrés de nouvelles surfaces commerciales ... malgré le contexte de crise économique, de stagnation du pouvoir d'achat et un taux d'équipement commercial déjà trop élevé dans la région. Le constat est alarmant. Il signe l'échec de la législation relative à l'urbanisme commercial depuis trente ans et l'inefficacité de la loi sur la modernisation de l'économie (LME).

Cette loi, entrée en vigueur le 24 novembre 2008, modifie les règles d'implantation de grandes surfaces en relevant le seuil des procédures d'autorisation de 300 à 1 000 mètres carrés. Les autorisations ne sont plus subordonnées à la démonstration d'un besoin économique mais à des critères fondés uniquement sur les conséquences du projet en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de compatibilité avec les documents d'urbanisme existants.

Pour favoriser la concurrence et défendre le pouvoir d'achat, la loi a mis en place de nouvelles règles du jeu « compatibles avec le droit communautaire ». Les commissions départementales d'équipement commercial (CDEC) ont été remplacées par les commissions départementales d'aménagement commercial (CDAC). Ces nouvelles commissions sont composées de huit membres : cinq élus locaux et trois personnes qualifiées en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de consommation.

Les représentants des chambres de commerce et d'industrie, qui défendent majoritairement le commerce local de proximité, en ont été exclus. Quant aux personnalités qualifiées, avec trois représentants, elles sont en minorité face à cinq élus. Les préfetures évoquent même la difficulté à mobiliser ces acteurs dans la mesure où ils ne perçoivent ni rémunération ni défraiement.

Quatre ans après la mise en place de ces commissions, le bilan est désastreux. Tout investisseur français ou étranger désireux de porter un projet ne subit plus de tests économiques et peut venir concurrencer l'ensemble des autres enseignes commerciales du secteur. Quasiment tous les projets sont autorisés, charge à la concurrence de jouer son rôle et de faire le tri. La multiplication désordonnée des implantations fragilise les équilibres de l'armature commerciale, tant des pôles de proximité que des centres urbains. Les entrées de villes sont massacrées et les friches se multiplient. Les consommations d'espaces agricoles et naturels ne cessent de croître, en contradiction totale avec les objectifs du Grenelle de l'environnement. Mais les dégâts ne s'arrêtent pas là : à la concurrence entre les enseignes qui se livrent une guerre sans merci, s'ajoute la concurrence entre les territoires, et même entre les élus. Une situation qui, selon Jean-Paul Planchou, vice-président (PS) du conseil régional chargé du développement économique, remet en cause le caractère pérenne des



© Cyril Ronfort

250 000 mètres carrés en projet

- Le centre Beaugrenelle (Paris 15e) : 45 000 mètres carrés en front de Seine. 120 boutiques et 10 salles de cinéma.
- La Bongarde en bordure de l'A 86 à Villeneuve-la-Garenne (92). Ce gigantesque centre commercial de 86 000 mètres carrés comportera un magasin Carrefour de 12 000 mètres carrés, une dizaine de moyennes surfaces spécialisées (sport, mode, déco, beauté, multimédia) et une centaine de boutiques.
- Aéroville (93) Situé dans la zone de fret de l'aéroport Charles-de-Gaulle, l'équipement de 80 000 mètres carrés abritera 200 boutiques, un hypermarché Auchan de 15 000 mètres carrés, ainsi que le cinéma du groupe Europacorp.

- One Nation Paris aux Clayes-sous-Bois (78) 140 boutiques dans un bâtiment de 24 000 mètres carrés. Le plus grand village de marques de France dédié au luxe et à la mode.
- Carré Privé Ouest à Montigny-le-Bretonneux (78). 16 000 mètres carrés et 80 boutiques d'enseignes haut de gamme.

Les Yvelines est le département d'Ile-de-France dans lequel la densité commerciale est la plus forte. Il est suivi de près par la Seine-et-Marne et l'Essonne. En 2006, la chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne a publié un rapport intitulé « De la multiplication des grandes surfaces aux friches commerciales ». Ce rapport annonçait l'apparition à moyen terme de friches commerciales et tirait déjà la sonnette d'alarme.

face au développement des centres commerciaux

emplois que ces centres commerciaux prétendent proposer.

En 2011, une proposition de loi de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

gine de ce nouveau projet de loi, le développement commercial doit être réfléchi dans le cadre d'une stratégie mettant en cohérence les politiques d'urbanisme, d'habitat, d'économie, de déplacements et d'environnement. La mesure phare de cette



du Parlement devait aboutir à une réforme de l'urbanisme commercial. « Nous rompons avec la logique des CDAC et des commissions nationales d'aménagement commercial qui étaient des machines à dire oui, avec des critères contestables et de moyens de pression non conformes à l'éthique », affirmait Dominique Braye, ancien sénateur UMP des Yvelines. Mais le projet de loi s'est enlisé sous la pression de groupes d'intérêt.

De l'avis de plusieurs parlementaires à l'ori-

réforme consisterait à réintégrer l'urbanisme commercial dans l'urbanisme général et à remettre les élus au cœur du système. Pourtant, ils n'en étaient pas véritablement exclus jusqu'ici puisque ce sont eux qui sont majoritaires au sein des commissions départementales d'aménagement commercial et que ce sont eux qui signent déjà les permis de construire.

Parallèlement, depuis la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, le schéma de cohérence

Une inflation d'autorisations

« Trop d'autorisations échappent à la CDAC et obtiennent des avis tacites. Environ 90 % des autorisations refusées en CDAC font l'objet de recours devant la commission nationale d'aménagement commercial et sont accordées. La

présence majoritaire d'élus, l'exclusion des chambres de commerce et l'absence de prise en compte de l'avis de la direction départementale des territoires contribuent à cette inflation d'autorisations. »

Les représentants d'Essonne Nature Environnement à la CDAC du département

Paroles d'élus

M. François de Mazières (député DVD des Yvelines)

Chaque élu pense qu'il a raison de promouvoir des m² de surfaces commerciales car il pense que cela créera de l'emploi pour sa commune. Au total, cela a un effet inverse qui se traduit par des pertes d'emplois massives notamment dans le petit commerce.

M. Lionel Tardy (député UMP de Haute Savoie)

La vraie faiblesse de notre droit de l'urbanisme, c'est le degré de capacité de nos décideurs à résister aux pressions. Or, en donnant aux maires et aux présidents d'intercommunalité la compétence sur l'urbanisme commercial, l'on accroît la pression pesant sur leurs épaules. Les risques persistent, s'agissant notamment de l'application par les petites villes des orientations générales du SCOT : si le maire est sollicité par un promoteur pour un projet alléchant, il risque de mordre à l'hameçon, même si l'opération n'a aucune cohérence avec les besoins et les contraintes du territoire. Il faudra se montrer particulièrement vigilant sur ce point.

M. Philippe Duron (député PS du Calvados)

Les stratégies qui sous-tendent certains projets n'ont plus rien de commercial, il s'agit de spéculation foncière. Les grands investisseurs cherchent à s'approprier les secteurs stratégiques des agglomérations.

territoriale (SCOT) est devenu le document de référence en matière d'urbanisme commercial. Les SCOT, au travers du document d'aménagement commercial (DAC) doivent définir les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, en favorisant le développement des secteurs desservis par les transports collectifs. Mais leur contenu n'est pas encore juridiquement consolidé et certains ont déjà été contestés devant les tribunaux.

Catherine Giobellina

administratrice d'Essonne Nature Environnement

Le Grand Paris Express coûtera plus cher que prévu sans répondre aux besoins de la région

Le rapport Auzannet*, remis au gouvernement le 13 décembre 2012, vient de révéler que le coût du Grand Paris Express (GPE), le super métro automatique régional, avait été grossièrement sous-estimé. La nouvelle estimation du coût du projet est de 29,93 milliards d'euros, alors que l'estimation initiale était de 20,5 milliards, soit une augmentation de plus de 46 %. Cette réévaluation résulte pour moins d'un tiers de la dérive monétaire entre 2008 et 2012 et pour plus des deux tiers de l'évolution de l'estimation du coût des travaux.

Ainsi les premières évaluations avaient « oublié », entre autres, de prendre en compte les connexions du GPE avec les réseaux ferrés existants, ainsi que l'achat du matériel roulant, pourtant d'au moins trois milliards d'euros. Encore, le rapport Auzannet, par ailleurs très favorable à la réalisation du GPE, n'évoque pas les très probables sous-estimations des coûts initiaux par la Société du Grand Paris (SGP). C'est donc un projet d'au moins 33 milliards d'euros (estimation 2012, avant les futures réestimations) qui est sur le point d'être lancé alors que les financements n'ont pas encore été trouvés, ce qui conduira probablement à un coût final de 40 à 50 milliards, valeur 2012.

Trafic surestimé

Mais il y a un autre aspect que le rapport Auzannet n'aborde pas. Ce sont les perspectives de trafic de ce futur GPE. Or, celles-ci ont été grossièrement surestimées.

- le nombre d'emplois qui seraient créés en Île-de-France (45 000 par an) est très supérieur au rythme actuel (30 000) et même aux prévisions basses pour l'ensemble de la France (35 000).
- la répartition de ces emplois est irréaliste : 93 % seraient localisés dans les 8 pôles stratégiques proposés par la Société du Grand Paris (SGP), alors qu'ils n'en accueillent actuellement que 30 %.
- le nombre de nouveaux logements (70 000 par an) est le double du rythme actuel (environ 35 000).

Ces perspectives irréalistes conduisent mécaniquement à gonfler les prévisions

de déplacements, surtout entre les pôles stratégiques. Cette surestimation est aggravée par une « astuce » technique : les flux sont calculés par grand tronçon de ligne et non par interstation, ce qui revient à additionner des voyageurs qui se succèdent sur la ligne, ce qui est le propre d'une ligne de rocade.

La charge prévue (entre 6 000 et 32 000 sur les différents tronçons) est ainsi de l'ordre du double du trafic réellement prévisible en 2025. Sauf peut-être entre La Défense et Villejuif, un métro léger en surface, voire un tramway, répondrait à cette demande. Son coût serait trois à cinq fois plus faible que celui du GPE.

On peut d'ailleurs s'interroger sur la pertinence de la priorité accordée à une liaison lourde, en souterrain (donc coûteuse) de rocade. L'argument le plus souvent utilisé pour le justifier est que la majorité des déplacements ne sont plus radiaux (entre Paris et la banlieue), mais transversaux (entre deux secteurs de banlieue), ce qui est exact. Mais, si on analyse ces déplacements de façon plus fine, on constate que la majorité d'entre eux sont des déplacements de proximité (60 % sont internes à une commune et en majorité effectués à pied), auxquels le GPE n'apportera rien. Les autres déplacements sont très dispersés dans l'espace (et très peu sur de longues distances). En outre, ils sont rarement purement de rocade : le recours au GPE nécessitera l'emploi d'un moyen de rabattement aux deux extrémités du trajet, donc deux correspondances, ce qui sera très dissuasif et incitera à continuer à utiliser l'automobile qui permet un trajet « porte à porte ».

Contradiction avec la ville compacte

Enfin, est-il encore besoin d'insister sur la nécessaire cohérence entre la politique régionale de transport et la stratégie d'aménagement** ? Or, la cohérence du GPE avec la stratégie d'urbanisme du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), adopté par le conseil régional en 2008 et qui doit être révisé en 2013, est très imparfaite. Certes, le GPE traduit une priorité aux transports en commun. Il favorise également la multipo-

larisation prônée par le SDRIF, mais la notion de pôle stratégique est très floue : ceux-ci correspondent à des territoires de 3 000 à 25 000 hectares (Paris sans les bois : 8 700 hectares), d'une population de 180 000 à 2 millions de personnes, de 50 000 à 500 000 emplois.

Une solution peu pertinente

En outre, si le GPE favorisera une urbanisation dense autour des gares, il ouvrira de nouveaux espaces à l'urbanisation, permettant des constructions peu denses au-delà du rayon de marche à pied à partir de ces gares. Il n'aura aucun effet de densification dans le cœur de l'agglomération. Il ne semble donc guère cohérent avec la stratégie de la ville compacte autour de laquelle s'est établi un consensus, qui est la seule à même de limiter la consommation d'espace et d'énergie et donc les émissions de polluants et de gaz à effet de serre. En outre, les perspectives de la SGP prévoient plus d'emplois (et surtout d'emplois de haute technologie) dans la moitié sud-ouest de l'agglomération que dans sa moitié nord-est, ce qui aggraverait les inégalités spatiales, alors que leur réduction doit être une des priorités de la politique d'aménagement.

Avec de tels raisonnements, objectera-t-on, on n'aurait entrepris ni le métro il y a un siècle, ni le RER il y a un demi-siècle. Mais le métro correspondait à une demande constatable chaque jour et avait fait l'objet de plus de quarante ans de réflexions et de projets. Le RER, qui a fait suite à de nombreux projets (depuis 1927), répondait à une carence évidente des transports en commun franciliens et a fait l'objet d'études approfondies. Rien de tel pour le GPE.

Pierre Merlin

Ancien président d'IDFE

* Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express, décembre 2012, 91 p.

** Transports et urbanisme en Île-de-France de Pierre Merlin Paris, La Documentation française, 2012, 206 p.

Près de deux mille personnes pratiquent la récupération et le recyclage de nos déchets

On les appelle les biffins. Ils exercent leur activité surtout dans Paris et aux portes de la capitale. Des associations les aident à s'organiser et à trouver des espaces de vente. Mais ils survivent dans des conditions difficiles.

Les biffins revendent des objets usagés récupérés essentiellement dans les poubelles. Ils sont ensuite échangés, revendus comme tels ou recyclés. Les biffins sont moins de 2000 en Ile-de-France. Ils exercent leur activité surtout dans Paris ou aux portes de la capitale. À la demande du conseil régional, une équipe de sociologues et de géographes vient de réaliser, pendant plusieurs mois une étude sur ces vendeurs/récupérateurs.

Celle-ci a été réalisée avec le soutien de l'association Aurore Insertion qui contribue à réaliser leur intégration. Soutenue par la mairie du 18^e arrondissement et la Ville de Paris, l'association a organisé, dès octobre 2009, un « carré des biffins », sous le boulevard périphérique, Porte Montmartre. Cet espace de vente d'une centaine de places leur est réservé. Moyennant un modeste droit et la signature d'une charte, ils peuvent exercer leur activité du samedi au lundi.

Le bilan de cette opération est positif même si des améliorations sont encore à apporter. Les biffins du carré de la Porte Montmartre ne sont plus pourchassés grâce également à d'autres associations comme « Sauve qui peut », « Amélior », le comité de soutien aux biffins, et Emmaüs. Mais la majorité d'entre eux continue de tenter de survivre dans des conditions sanitaires et sociales difficiles. Leurs « trésors » sont trop souvent confisqués et jetés dans des bennes à ordures. Bien qu'un autre espace leur ait été concédé Porte Didot et que quelques places leur soient accordées lors de vide-greniers, une réflexion sur leur intégration est nécessaire.

La part de vente de vêtements représente 43,5 % de l'activité des biffins, les ventes spécialisées 26,5 %, la part de divers 20 %, celle de l'électronique/numérique 5 %, les livres et les CD 2,5 %, les bijoux 1,5 % et les jouets 1 %. Cette activité s'exerce sur l'espace public sans autorisation légale. Les biffins présentent ces objets sur un carré de tissu ou une bâche afin de pouvoir



échapper rapidement aux interventions policières. Ils se distinguent des vendeurs à la sauvette qui, eux, exercent leur commerce individuellement en proposant des produits d'importation illégaux, des contrefaçons, des DVD « piratés » ...

D'après l'étude, les biffins ont été contraints de se replier vers la capitale en

raison de leur éviction systématique des marchés de banlieue. La diversité urbaine parisienne leur permet de se replier vers un autre site quand ils sont chassés d'un lieu.

Christian Weiss

rédacteur à Liaison

Consulter l'étude complète sur le site de la MIPES
<http://www.mipes.org/Les-publications-de-la-Mipes.html>

L'écosystème de la biffe

Biffins d'aujourd'hui, chiffonniers d'hier et autres récupérateurs-vendeurs fouillent la nuit tombée dans les poubelles et donnent une seconde vie aux objets dont nous ne voulons plus. C'est dans ce croisement original entre le parcours de vie d'une personne et d'un objet que se construit l'écosystème de la biffe. La précarisation des conditions d'existence ranime cette activité très ancienne qui n'avait jamais vraiment disparu, mais colporte toujours les représentations liées aux déchets et à la marginalité. Ainsi, la résurgence dans l'espace public de marchés informels d'objets d'occasion dérange. Ils sont le plus souvent réprimés. Pourtant, ils perdureront tant qu'ils répondront à l'offre et la demande de pans entiers de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté. Nous avons rencontré sous la forme d'entretiens biographiques plusieurs dizaines de biffins parmi les milliers qui pratiquent régulièrement cette activité dans Paris et sa proche banlieue. Personnes âgées ou invalides à la maigre pension, anciens travailleurs immigrés sans retraite, personnes en ruptures sociales vivant dans la rue ou dans des squats, jeunes familles issues de la migration économique, ce sont des stratégies de survie différentes qui se rejoignent sur un refus de l'assistanat et contribuent à un capital social, une économie du recyclage. Miséreux ou précurseurs ? L'étude bat en brèche quelques idées reçues et dessine à travers la richesse des parcours une sociologie originale de la biffe et de ses espaces marchands. Ce n'est pas sans interroger notre rapport quotidien à la vie, à la ville, et permet d'imaginer d'autres perspectives en matière d'innovation sociale et d'éco-développement.

Hugues Bazin

chercheur indépendant en sciences sociales

Laboratoire d'Innovation Sociale par la Recherche-Action www.recherche-action.fr

IDFE : assemblée générale Bilan 2012, projets 2013

L'assemblée se tiendra samedi 23 mars de 10h à 16h,
à la maison des associations, 11 rue Caillaux 75013 Paris
Métro : Maison Blanche (ligne 7)

10 h 00

Accueil, émargement

Assemblée générale extraordinaire

10 h 15

Modification statutaire pour pouvoir
ester en justice rapidement

*Si le quorum n'est pas atteint, une nouvelle assemblée
générale extraordinaire se tiendra à 12h30.*

Assemblée générale ordinaire

10 h 30 Rapport d'activités par Michel Riottot, président

10 h 50 Rapport financier par Gérard Cadic, trésorier

11 h 00 Discussions des rapports, vote

11 h 15 Perspectives 2013 par Michel Riottot,
budget prévisionnel par Gérard Cadic

11 h 35 Élection des représentants des associations
adhérentes direct au Conseil d'administration

11 h 45 Présentation de motions

1- Les nuisances aériennes

2- Pétrole et gaz de schiste

3- Les nanoparticules dans les bâtiments publics

4- L'impact des grands stades

12 h 15 Discussions, amendements et vote des motions

13h 00 / 14 h 00 - Buffet froid offert par IDFE

14 h 00 Échanges sur le SDRIF

16 h 00 Clôture de la journée par Michel Riottot

*Les « clowneries » de 2 humoristes apporteront
de la légèreté à cette journée*

Inscription auprès d'Ile-de-France Environnement, 54 avenue Edison, 75013 Paris
Tel : 01 45 82 42 34 - Courriel : idfe.75@gmail.com - Site : <http://www.idfe.org>

Assemblée générale extraordinaire

Projet de modification des statuts d'IDFE

Nous proposons de supprimer dans l'article 7-1 sur le rôle du CA que "**le CA est seul compétent en matière d'actions en justice**" et de mettre dans l'article 8-6 sur les compétences du Président et du Bureau la phrase suivante :

En accord avec le bureau, le président, ou son représentant mandaté par le bureau, engage les actions en justice de l'association pour la défense de ses objectifs statutaires et il en informe le conseil d'administration dans les meilleurs délais".

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.

Rapport d'activités 2012 d'Ile-de-France Environnement

Fonctionnement de l'Union

Notre précédente assemblée générale s'est tenue à Paris, le samedi 17 mars 2012. IDFE, avec ses chargés de missions et l'aide de toutes les associations qui lui sont fédérées, a représenté l'union dans toutes les instances régionales ce qui profite à sa visibilité. Le bureau exécutif s'est réuni 14 fois et le conseil d'administration 5 fois. La plupart du temps, le bureau a été élargi à nos nombreux chargés de missions en fonction des sujets à traiter.

Les adhésions associatives

Deux associations ont cessé leur activité : APE 91 et Mouvement contre la rocade est du Val de Marne (94). Un collectif de 9 associations [collectif Auteuil Les Princes 75], et 3 associations [ADIV Environnement (78), AEVS (78) et Pik-Pik Environnement (92)] nous ont rejoints. Une dizaine d'associations et un collectif n'ont pas réglé leur cotisation au 31 décembre 2012.

L'environnement en Ile-de-France

Cette année encore, les grands problèmes environnementaux sont : étalement urbain, transports déficients, logements en berne et prix excessifs, développement de l'ouest toujours plus fort que l'est mais cumul des nuisances en Seine-et-Marne avec les dépôts de déchets représentant près de 15 millions de tonnes par an, pollution des cours d'eau (nitrates et pesticides), développement des plates-formes logistiques, extension des villages nature, danger sur les forêts périurbaines... Le développement durable tarde vraiment à se mettre en place et le « pied » environnemental est toujours défavorisé par rapport aux « pieds » économiques et sociaux.

SDRIF 2013*

Le projet de SDRIF 2013 a été approuvé le 25 octobre 2012 par le Conseil régional après avoir été largement amendé (200 amendements). IDFE a créé un

groupe de travail pour élaborer un avis. De nombreuses associations ont fait remonter leurs craintes et leurs propositions d'amendements. IDFE avait déjà préparé un livret analysant le projet et faisant des propositions pour la réunion de juin 2012 avec le Conseil régional. Cet avis a été amplifié et envoyé à chaque groupe politique du Conseil avant la délibération finale. Il est très réservé, demande l'abrogation de la Loi Grand Paris et le retour au SDRIF 2008 ainsi que sa mise en révision pour tenir compte des conditions actuelles. Un résumé de l'avis a été publié dans Liaison n° 146.

1 - Schéma régional climat, air, énergie d'Ile-de-France*, Schéma régional éolien, PCET de Paris*

Un résumé des avis d'IDFE sur le SRCAE et SRE figure dans Liaison n° 148 et celui sur le PCET figure dans Liaison n° 149. IDFE a émis un avis favorable pour le schéma éolien avec de fortes réserves concernant le défaut de concertation avec les populations et municipalités et une ambiguïté sur la définition des zones d'implantation possible surtout en Seine-et-Marne. Pour le SRCAE, IDFE en approuve les grandes lignes mais déplore profondément la dissimulation de la pollution liée au trafic aérien et celle, dans une moindre mesure, de l'agriculture intensive alors que des rapports (SDRIF 2013 et FAO 2012) fournissent au contraire tous les éléments. Il en est de même du bois-énergie dont l'impact santé est dénoncé dans tous les rapports d'Airparif. Concernant le plan climat énergie de Paris, IDFE approuve ce plan tout en se demandant si les objectifs de réductions de 25 % des GES et de la consommation d'énergie ne sont pas trop ambitieux au regard du triste bilan du Plan 2005-2010.

2 - Déchets

La région IDF élabore son plan d'élimination des déchets de chantiers (PRE-DEC). IDFE participe à toutes les

commissions de réflexions sur ce plan. Les masses à traiter sont 5 à 6 fois plus importantes que celles issues des déchets ménagers et assimilés. Les déchets de chantier sont enfouis principalement en Seine-et-Marne dans les cantons Nord de ce département, puis en Essonne et Val d'Oise. Bien que la Seine-et-Marne représente 50 % du territoire francilien, la concentration dans 4 cantons du département des différentes décharges rencontre de plus en plus de résistance parmi les riverains. IDFE est représentée à l'ORDIF par Y. Jamain. IDFE a proposé à un stagiaire de Master 1 d'Environnement un sujet portant sur la réorientation territoriale des déchets de chantiers en IDF. Il a élaboré un document d'une trentaine de pages qui conclut à l'impérieuse nécessité de diminuer les 30 millions de tonnes/an, de les recycler et réutiliser au plus près des autres chantiers mais surtout de diminuer la quantité mise en décharge en Seine-et-Marne.

Incinérateurs de déchets ménagers

L'Ile-de-France en compte 19 dont 5 en proche couronne. 3,6 millions de tonnes de déchets (2011) ménagers sont brûlés et la chaleur récupérée pour alimenter des réseaux de vapeur qui permettent de chauffer plusieurs dizaines de milliers de logements. Si les polluants aériens émis par ces incinérateurs ont fortement diminué depuis 2004, tous n'ont pas atteint les performances du plus récent Isséane. Il conviendrait de les améliorer rapidement et de présenter aux commissions de suivis des installations des tableaux de bord annuels avec la plus grande clarté indiquant surtout la variabilité des mesures.

Méthaniseurs de déchets ménagers

Ces dispositifs constituent une alternative écologique aux incinérateurs. Ils ne brûlent pas les déchets mais utilisent les capacités des microbes du sol à fermenter les éléments organiques pour pro-

Rapport d'activités d'Ile-de-France Environnement 2011

duire du gaz (méthane et autres). Leur fonctionnement doit être amélioré. Si préalablement à la méthanisation les déchets subissent un tri-mécano biologique, ce tri est insuffisant pour que les résidus de fermentation donnent des composts utilisables en agriculture. L'implantation de ces dispositifs en ville n'est pas souhaitable en raison des nuisances olfactives et des dangers d'explosion.

3 - Nuisances

• *Pollution de l'air* : Y Remvikos représente IDFE à Airparif et à l'Agence européenne de l'environnement. L'Etat et la région ont élaboré un Plan de protection de l'atmosphère qui a été soumis à enquête publique du 15 décembre 2012 au 15 janvier 2013. IDFE ayant constaté que les objectifs de ce plan pour 2020 n'atteignent pas les recommandations de la Loi Grenelle ni les préconisations de la commission de Bruxelles a émis de nombreuses réserves car des secteurs entiers tels l'aviation et l'agriculture sont minimisés. IDFE ne soutient pas ce plan *(Liaison n° 150)

• *Nuisances sonores et autres* : J. Ravenel et M. Riottot représentent l'Advocnar et IDFE à Bruitparif. Cette association conseille les collectivités territoriales pour l'élaboration de leur Plan de protection contre les bruits dans l'environnement (routier, ferroviaire, aérien) et informe la population sur les bruits de leur environnement. La région IDF souhaite que cette association s'implique aussi sur l'impact environnemental et sanitaire des ondes électromagnétiques (téléphones portables, antennes...).

4 - Protection des ressources

• *Protection de l'eau* : La région Ile-de-France a apporté un soutien financier de 10 000 euros à IDFE pérennisé sur 5 ans pour mettre en place un réseau associatif qui fasse remonter à IDFE tous les soucis concernant les eaux de surface ou souterraines et aider à la formation des adhérents assistant aux conseils locaux de l'eau. Les représentants d'IDFE œuvrent pour la qualité de l'eau, la protection des captages, un coût financier et environne-

mental plus modéré et un meilleur assainissement en participant à l'Agence de l'eau Seine-Normandie, les Commissions de surveillance des services publics de l'eau, l'Observatoire de l'eau de Paris.

5-Protection des espaces naturels

Plan pluriannuel régional de production forestière*: En raison des objectifs démesurés, fondés sur de très fortes approximations des capacités de développement de la forêt francilienne, IDFE a émis de très sérieuses réserves sur ce plan. La forêt francilienne, exceptés les 30 % de partie domaniale, est morcelée entre plus de 100 000 propriétaires. Il semble difficile, dans ces conditions, de multiplier la production de bois de 10 fois à l'horizon 2020. Enfin, le bois énergie n'étant pas carbo-neutre pour le climat, il faut l'utiliser avec modération.

IDFE est présente à l'Agence des espaces verts, Natureparif, élaboration du PRAD et lutte contre le grignotage des terres agricoles par des actions sur le terrain : Triangle de Gonesse, Villages Nature de Disney, agriculture biologique sur l'ancienne base aérienne de Brétigny... Protection de la promenade de la Dhuis en Seine-et-Marne.

Deux réunions sur l'agriculture ont eu lieu en novembre 2012. La première était proposée par l'agence de presse AEF sur le thème du développement durable sur le Grand Paris, (Quel avenir pour les terres agricoles franciliennes?) où est intervenue MP. Dufлот lors d'une table ronde avec des représentants de la SAFER, de la chambre d'agriculture et de la FDSEA. La seconde était proposée par l'Agence des Espaces Verts à Pantin sur le thème « Rencontre Urbain/rural » et la table ronde « la réglementation environnementale empêche-t-elle le développement de l'agriculture productive ? » a été l'occasion pour M Riottot de dialoguer avec le président de la FDSEA, Damien Greffin.

6 - Approche écologique du territoire

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) a fait l'objet de nos

réflexions et va être soumis à l'enquête publique.

Les Ateliers d'IDFE

L'atelier animé par J. Dauphin, C. Giobellina et J.C Cavard, a élaboré un livre blanc sur l'avenir des territoires ruraux en Ile-de-France : IDFE en dresse l'état des lieux et propose des mesures pour préserver l'agriculture et les espaces naturels et y promouvoir le patrimoine et la vie locale.

L'atelier Forêts périurbaines avec une trentaine de membres se réunit périodiquement. Leur travail doit aboutir à un document écrit.

Les sessions de formation

• 20 juin 2012 matinée d'échange sur le SDRIF avec le vice-président de la région en charge de l'aménagement, Alain Amédro et le directeur général adjoint de l'IAU, Vincent Fouchier. Cet échange très riche, qui a duré plus de 3 h, a réuni plus de 100 participants. Ils ont tous reçu le livret blanc élaboré par IDFE sur sa vision et ses propositions pour le SDRIF 2013.

• 20 octobre 2012 Forum Tam-Tam-IDFE sur la démocratie participative pour les aménagements urbains, synthèse dans Liaison n° 148. Quinze propositions pour « en sortir » ont été faites dont 8 sur l'amélioration légale de la concertation. C. Birenbaum, président du CARNACQ, de la Plateforme des associations parisiennes et administrateur d'IDFE a été chargé de préparer avec les associations un cahier de réformes à l'occasion des prochaines élections municipales de 2014.

AG de FNE : Rochefort 31 mars 2012, M. Riottot y a représenté IDFE.

Les outils de communication

Liaison

C'est le mensuel de toutes les associations. Il a un double but : rendre compte des activités et différents problèmes affectant un secteur francilien via les associations locales, mais aussi de faire de l'éducation à l'environnement des

Rapport d'activités d'Ile-de-France Environnement 2011

adhérents d'IDFE en les informant de toutes les nouveautés relatives à l'environnement : énergie, mobilité, urbanisme, biodiversité, nature et la réglementation. Depuis mars 2012, 8 numéros de Liaison ont été publiés. C. MVadrot nous a quittés en avril mais reste un de nos partenaires. C. de Chenay, ancien journaliste du Monde lui a succédé. Depuis septembre 2012, nous avons changé d'imprimeur et opté pour une publication entièrement en couleur, avec des coûts moindres. Toujours pour des raisons économiques nous avons dû nous séparer d'H. Szymczak, en juillet, et avons externalisé sa fonction. Des conseils de rédaction pour un papier et plan pour écrire un dossier sont à la disposition de toutes nos associations afin de les guider dans l'écriture d'articles à large diffusion.

Site internet

Le site internet est régulièrement mis à jour avec les combats et l'actualité de nos associations. Tous les avis d'IDFE* y sont consultables.

Soutien aux associations

Environnement 92 (RD7 et Ile Seguin), Val d'Oise Environnement (Triangle de Gonesse), aux associations parisiennes (fondation Louis Vuitton dans le Bois de Boulogne et extension de Roland Garros sur le jardin botanique des Serres d'Auteuil), associations pour le maraichage biologique sur la base aérienne de Brétigny, contre l'exploitation des huiles de schistes en IDF, soutien aux associations de l'OIN de La Défense qui luttent contre les implantations de tours, à la protection de la Dhuis en Seine-et-Marne.

Relations avec les autorités franciliennes et l'État

Avec l'État

Rencontre avec Delphine Batho, ministre de l'Environnement

Les représentants de France Nature Environnement et d'IDFE ont rencontré la ministre, le 21 septembre 2012, pour lui parler des forages prévus pour la

recherche d'huiles de schistes en Seine-et-Marne.

Rencontre avec Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du logement

Les représentants d'IDFE ont rencontré la ministre et deux de ses conseillers (Thierry Lajoie et Valérie Lasek) le 7 janvier 2013 pendant 50 minutes. Quatre questions avaient été proposées à la ministre : Grand Paris et Grand Paris Express, les aménagements franciliens qui en découlent OIN et CDT (en particulier plateau de Saclay et La Défense), le logement social et la concertation-gouvernance.

Avec la Région

Rencontre avec Alain Amédéo, vice-président de la Région en charge de l'aménagement du territoire. IDFE a rencontré plusieurs fois M. Amédéo afin d'évoquer avec lui, le projet de SDRIF 2013. Le 27 juin 2012 une demi-journée avec lui et ses services pour lui présenter les positions d'IDFE à travers un livret blanc SDRIF et échanger avec la centaine d'associatifs présents.

Rencontre avec Pierre Serne, vice-président de la Région en charge des déplacements.

Avec la ville de Paris

Rencontre avec René Dutrey, maire adjoint de Paris, en charge de l'environnement. Il a remplacé Denis Baupin, élu député de Paris. Cette rencontre avec les représentants d'IDFE a permis de faire le point sur la politique environnementale de la ville.

Rencontre avec Anne Le Strat, maire adjoint, en charge de la régie Eau de Paris. Participation à l'observatoire d'eau de Paris en tant que membre du bureau de l'observatoire.

Avec le préfet d'Ile-de-France et ses services

Rencontre avec Laure Tourjansky, adjointe du responsable de la DRIEE, **M. Dorocsuck** et ses services. Échanges sur les différents dossiers environnementaux : pollutions de l'air et de l'eau, nui-

sances sonores, étalement urbain, protection des forêts, les différents plans et schémas.

Rencontre avec Vincent Le Biez, responsable de la DRIEE en charge de l'énergie et du plan de protection de l'atmosphère qui a présenté une ébauche de ce plan.

Participation avec le préfet André Viau à la commission stratégique pour l'avenir d'Orly.

Nous remercions très vivement nos 3 représentants au CESER, D. Duval, D. Hannotiaux et M. Rémond qui y accomplissent un travail remarquable en étant notamment rapporteur de plusieurs dossiers. Ils reversent à IDFE une partie de leurs indemnités.

Conclusion

IDFE souhaite rappeler à tous que l'union régionale est dynamique mais doit gérer beaucoup de dossiers et aspire à de nouveaux volontaires et experts motivés.

A l'heure où la réforme des agréments Environnement et des habilitations au dialogue environnemental a été une série de casse-tête pour beaucoup d'associations dont un certain nombre n'ont pas obtenu leur renouvellement, qu'elles se rassurent : l'agrément et l'habilitation d'IDFE les autorisera à faire partie des commissions départementales ou préfectorales et elles passeront par l'union régionale en lui proposant des représentants.

J'aborde ma dernière année de mandat. Je demande à tous de m'aider à faire grandir et améliorer la structure afin de la transmettre en bon état au futur successeur.

Enfin, je souhaitais terminer mon intervention par une pensée émue pour Rémi Koltirine, un ami qui a joué un rôle important dans notre union.

Je vous remercie de votre attention.

Michel Riottot

président

Rapport financier, exercice 2012

Compte de résultat

DÉPENSES

Le total des charges est stable à 130 376 €, contre 130 439 € en 2011. Ces chiffres s'entendent avant amortissements et provisions. Les principales rubriques peuvent être analysées comme suit :

Frais de personnel

Des changements majeurs sont intervenus en cours d'année. D'abord, le remplacement, pour raisons économiques, du travail de mise en page de Liaison effectué en interne par une externalisation puis le départ de la salariée restante. A ce jour, IDFE n'a plus de personnel fixe et fait appel à des prestataires pour des missions ponctuelles. Ce qui permet une souplesse que nous n'avions pas auparavant et de faire appel à des professionnels pour des travaux particuliers. Cependant ce changement étant intervenu en cours d'année, les comptes 2012 font encore apparaître des charges de personnel.

Magazine Liaison

Les coûts directs de Liaison (mise en page, impression et envoi) sont de 66 119 € en 2012 à comparer à 70 585 € en 2011 (cf. ci-dessus).

Autres charges

Les autres principaux postes ne présentent pas d'évolution. Les locations immobilières (loyer et charges du local avenue Edison) s'élèvent à 16 632 €, les locations mobilières (photocopieur) atteignent 2 267 €.

RECETTES

Le total des recettes et subventions s'établit à 128 854 € contre 142 199 € en 2011.

Les cotisations des associations adhérentes à IDFE

Elles ne représentent qu'un poste de 2 115 € en 2012 pour 15 collectifs territoriaux ou thématiques (-1) et 34 associations individuelles. IDFE réunit au 31 décembre 2012, 351 associations franciliennes de défense de l'environnement.

Les subventions-conventions restent la principale source de recettes

- Convention avec la Région Ile-de-France, principal contributeur pour 40 027 € et une aide à l'emploi (emploi tremplin) de 6 250 €
- Convention avec la Ville de Paris de 10 000 €
- Convention avec la DRIEE (ex-DIREN) ; elle comporte le versement d'une aide annuelle de 20 000 € destinée principalement au financement de Liaison et des sessions de formation
- Convention avec EDF et RTE impliquant la promotion des énergies renouvelables 10 000 €

Les "dons" (31 177 €)

Il s'agit du reversement par nos représentants au CESER - Gérard Ader, Dominique Duval, Daniel Hannotiaux et Marc Rémond - de la majeure partie des indemnités qu'ils perçoivent pour leur travail et d'une association dissoute (MOREV) de son boni de liquidation. Qu'ils en soient tous vivement remerciés.

RÉSULTAT 2012

L'ensemble de ces opérations laisse apparaître un solde négatif de 1 522,41 €. Comme il est de règle, le résultat sera imputé au "report à nouveau".

Situation au 31 décembre 2012

IDFE a réussi à trouver un mode de fonctionnement qui soit compatible avec l'incertitude qui pèse sur nos revenus. Ainsi, en dehors des charges du local, nous n'avons plus d'autres charges fixes et nous avons trouvé une solution qui diminue les coûts liés au magazine Liaison tout en améliorant sa qualité de réalisation. Cependant tous ses efforts sont en grande partie, annihilés par la décision de refus de renouvellement d'agrément de la Commission paritaire de la presse (CPPAP) qui se traduira par un doublement des coûts d'envoi de Liaison.

Le loyer du local va fortement augmenter (+ 36 %) mais notre bailleur (Paris-Habitat) a accepté d'étaler cette augmentation sur 3 années.

Valorisation du travail des bénévoles

Depuis 2002, IDFE a mis en place une procédure de relevés d'activité, qui permet de valoriser, suivant les règles du plan comptable "Associations", le travail des bénévoles au bénéfice d'IDFE. Le travail des membres du conseil d'administration et des chargés de mission d'IDFE (valorisé au SMIC sans les charges) et les frais qu'ils supportent, représentent pour 2012, un total de près de 125 000 € soit l'équivalent temps plein de près de 8 personnes.

Gérard Cadic
trésorier

Le premier potager perché de la capitale est un laboratoire d'agriculture urbaine

Sur les toits de l'École nationale agronomique, un ingénieur et ses trois complices ont installé un véritable jardin. L'expérience est un succès sur le plan des cultures et également sur l'observation des effets de la pollution

De savoureuses tomates par dizaines de kilos, des salades par cageots entiers, mais aussi des aubergines, des framboises et toutes sortes d'autres fruits et légumes. Cette manne est descendue du ciel dans le 5^e arrondissement de Paris durant l'été. Elle avait été produite à 20 mètres de haut, sur le toit terrasse de l'école nationale agronomique, l'Agro.

Le jardinier ? Nicolas Bel, 35 ans, ingénieur en mécanique, allure de gamin facétieux mais cerveau fertile. Passionné de développement durable, il voulait récupérer les déchets organiques qui, dans une ville comme Paris, représentent 70 % des ordures et dont l'élimination coûte 175 euros la tonne. Mais une fois récupéré et transformé en compost comment et où l'utiliser puisqu'il n'y a pas de potager urbain ? Réponse : grimper sur les toits et valoriser les 314 hectares de terrasses que l'Atelier parisien d'urbanisme a repérés et qui ne servent à rien. En décembre 2011, Nicolas Bel et trois complices vont proposer leur idée folle à l'Agro qui possède 600 mètres carrés de terrasse. Le mécanicien recycleur et ses acolytes ont hissé sur leur dos par d'étroits escaliers 30 mètres cubes de copeaux de bois et de terre. Puis ils ont installé en plein ciel 30 bacs en bois d'un mètre carré chacun contenant le sol de culture. Ils y ont ajouté une prairie à plantes aromatiques, des carrés de légumes, des arbres fruitiers, une station de surveillance de la pollution et une station météo.

Scientifiques chevelus

Ce sont des légumineuses qui, enfouies, enrichissent en azote le compost, infiltré de vers de terre puis de mycélium de champignon. Sous leur aspect d'écolo chevelus, ces garçons sont des scientifiques. Ils analysent tout : les intrants, les sortants, l'atmosphère, le climat, l'environnement. Ils sollicitent quatre grandes institutions savantes et une dizaine de chercheurs pointus. Le potager perché



© Nicolas Bel

Organisation général du potager-laboratoire des bacs pour les tomates et les salades, des parterres pour les autres cultures

de l'Agro est un laboratoire d'agriculture urbaine.

Premières conclusions : la pollution de l'air, que l'on redoutait, n'est pas absorbée par les plantes. En revanche, les sols contiennent des métaux lourds potentiellement dangereux. Ici, leurs taux sont de 30 % inférieurs à ceux imposés par l'Europe. Mais ailleurs ? Un second potager sera établi l'an prochain aux abords du boulevard périphérique, dans le 14^e arrondissement.

Débordé par le succès

Sur d'autres problèmes plusieurs publications savantes sont attendues. Nicolas Bel veut savoir si son expérience est agronomiquement valable et généralisable à tous les toits-terrasses de la capitale. A quelles conditions et à quel prix. Mais déjà il est débordé par le succès. Avec son concours, le célèbre restaurateur André Terrail fait installer sur le toit de la Tour d'Argent un mini potager pour tomates et plantes aromatiques. Une autre toque blanche fait de même mais en secret. Convaincue - et flattée par cette image d'agriculture écolo - la direction de l'Agro alloue à l'équipe des jardiniers couvreurs 24 000



Le coin des plantes aromatiques. Saveurs au-dessus de la ville.

euros de subventions. On songe même à faire du compost dans la cour de l'école. Une révolution !

La municipalité parisienne dresse l'oreille. Trois cent hectares de toits-terrasses en potager, voilà de quoi lutter contre les îlots de chaleur, rafraîchir nombre d'immeubles, utiliser des tonnes d'ordures organiques, offrir de l'alimentation fraîche en cas de coup dur et occuper des milliers de jardiniers amateurs ou de laissés pour compte. Ecologique, économique, sociale, l'agriculture urbaine a de l'avenir. Alphonse Allais qui voulait installer les villes à la campagne n'en reviendrait pas de voir la campagne conquérir la ville par les toits.

Marc Ambroise-Rendu
président d'honneur d'IDFE

Les projets pour le lac de Vaires-sur-Marne inquiètent les défenseurs de la base de loisirs

Le conseil régional veut investir plusieurs dizaines de millions d'euros pour réaménager ce plan d'eau situé à 25 kilomètres à l'est de Paris. Un collectif demande une modification du programme initial et le maintien de l'accueil du grand public

Les projets du conseil régional pour la base de loisirs de Vaires-sur-Marne (Seine-et-Marne) inquiètent le Collectif de défense du Lac de Vaires. Le site se trouve en zone naturelle équipée et en zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique. Le lac est un bassin de rétention en cas de crues. De par ces classements, la base doit « faire l'objet de constructions réduites, pour maintenir le caractère naturel du site et si possible le développer ».

L'actuelle modification du PLU de Vaires-sur-Marne ouvre la porte à des « constructions de logements, de bureaux, de commerces, d'entrepôts », sans qu'aucune limitation de surface ne soit précisée. Ce projet, initialement pôle d'excellence sportive aviron canoë kayak, prévoit la construction de 15 000 mètres carrés de bâtiments, d'une tour sur le lac, d'une passerelle et d'une rivière artificielle. L'investissement de 63 millions d'euros sera couvert à 80 % par la région et à 20 % par l'État.

Démocratie et concertation

Aujourd'hui, les constructions occupent une surface d'environ 7 000 mètres carrés. Le projet d'aménagement de la région double donc la surface construite. Une discussion s'est engagée entre le conseil régional et le Collectif. Ses remarques sur la berge nord (piste des entraîneurs et empiérement) et sur la loi sur l'eau (pas de liaison Marne lac) ont été prises en compte. Comme l'association, la région déclare désormais souhaiter un projet orienté vers le grand public. Le Collectif reste en attente d'engagements quant à l'usage des infrastructures par le grand public, les clubs et les sportifs occasionnels. Il souhaite que l'investissement public serve au plus grand nombre. Le coût de fonctionnement du projet reste à préciser. Le collectif s'inquiète de l'impact visuel des constructions projetées sur le site qui en modifient radicalement le caractère natu-



- 1 Plan d'eau aménagé aux normes internationales pour l'entraînement et la compétition d'aviron et de canoë kayak en ligne
- 2 Stade d'eau vive
- 3 Centre sportif pour le haut niveau
- 4 Tour d'arrivée
- 5 Bâtiment loisirs nautiques
- 6 Parking 700 places
- 7 Nouvelle entrée de la base avec en plus un pôle hébergement et formation situé entre le centre sportif de haut niveau et le pôle loisirs nautiques, devant le stade d'eau vive.

rel. Il insiste pour que la concertation soit engagée avec la population et poursuivie avec les associations. Les militants associatifs demandent que perdure la

pratique de tous les sports nautiques présents sur le lac depuis des années.

**Véronique Daire
et Philippe Bollengier**

www.collacvaires.fr.sitew.com



Le projet du T7 à Juvisy répond aux attentes de la plupart des habitants de l'Essonne

L'Association des usagers des transports, soutenue par le comité d'usagers du RER C répond à une association de Juvisy critiquant fortement dans le numéro de janvier de Liaison, le projet de prolongement du tramway.

Le projet de tramway T7 Villejuif / Orly / Juvisy est très ancien puisqu'il a été inscrit au contrat État-Région en 2000. Pour des raisons financières, il a été scindé en deux phases, dont la première, entre Villejuif et le nord d'Athis-Mons, sera enfin en service à la fin de l'année 2013.

La phase 2 Athis-Mons / Juvisy a largement dépassé l'étude de faisabilité. Elle a fait l'objet d'une concertation publique en 2008, au cours de laquelle les principales objections reprises dans cet article ont été formulées. Les études de schéma de principe se sont achevées en 2012.

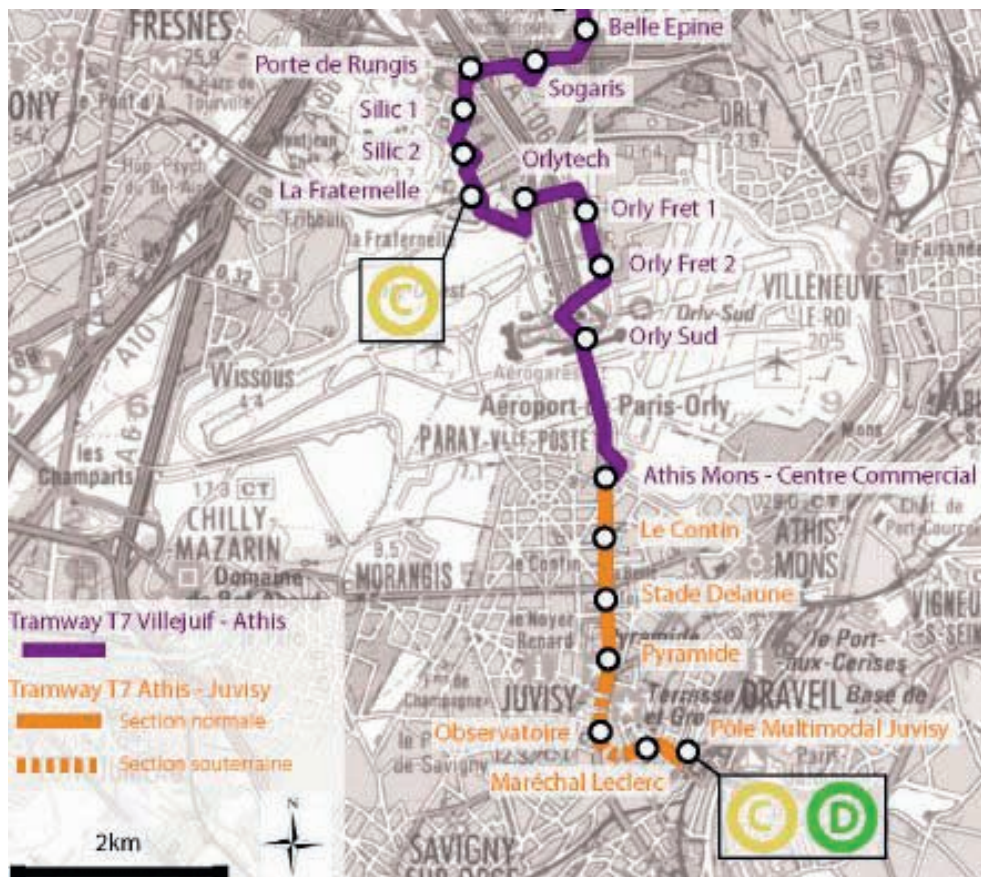
L'intérêt de cette portion de près de quatre kilomètres est essentiel : connecter le T7 à la gare de Juvisy, c'est permettre à des milliers d'Essonnais provenant des RER C ou D, d'avoir un moyen de transport attractif pour accéder à la zone d'emploi d'Orly-Rungis. On sait qu'une forte proportion des salariés de cette zone viennent de l'Essonne mais très majoritairement en voiture actuellement, faute d'alternative.

Passage en tunnel

Certains voudraient envoyer, par un tracé pour l'instant inexistant, le T7 sur les voies des RER C ou D, comme si celles-ci n'étaient pas assez chargées. C'est l'assurance de détériorer encore un peu plus la régularité des RER.

Le projet de TCSP Juvisy / Evry sur la RN7 jusqu'à Evry, soutenu depuis peu par le conseil général de l'Essonne, se raccorderait sur le T7 à la station Observatoire. Il compléterait le prolongement du T7 à la gare de Juvisy et ne vise en aucun cas à le remplacer. Le conseil général soutient d'ailleurs très clairement le prolongement du T7 à la gare de Juvisy.

Dès lors que la nécessité de raccorder le T7



à la gare de Juvisy est largement reconnue, certains mettent en cause le choix du tracé. Le fort dénivelé entre la RN7 et la Seine ainsi que l'étroitesse des rues ne facilitent effectivement pas la tâche.

Suite à la concertation, le STIF a affiné les études comparatives des différents tracés possibles : ceux empruntant diverses rues du coteau de Juvisy ont finalement été écartés (car nécessitant trop d'expropriations), au profit d'un passage en tunnel. Celui-ci aura ainsi peu d'impact sur le parc de la mairie. Il est vrai que ce tunnel contribue à un prix au kilomètre assez élevé pour cette portion du T7.

Moins de voitures

L'organisation des circulations dans le quartier de la gare de Juvisy a fait l'objet d'une étude très fine articulée avec les

rénovations en cours du bâti. L'insertion en site banalisé (tram + voiture) avenue d'Estienne d'Orves permettra de limiter les reports de trafic. Avec une gestion appropriée des feux, cela devrait garantir néanmoins une régularité suffisante pour le tramway. Cette réalisation devrait amener une diminution globale de la circulation, comme on peut le constater sur les réalisations similaires...

Au final, il nous semble que les avantages de ce prolongement, attendu depuis longtemps par les Essonnais l'emportent largement sur les inconvénients. Il mérite d'être soutenu lors de l'enquête publique annoncée pour 2013.

Marc Pelissier

secrétaire général

Association des usagers des Transports

/ FNAUT Ile-de-France

www.aut-idf.org

La consultation publique sur l'île Seguin n'arrête pas les critiques sur le projet

Les associations dénoncent les méthodes employées par le maire de Boulogne-Billancourt pour contourner ses engagements et ceux de ses prédécesseurs. L'aménagement retenu va entraîner la bétonisation des anciens terrains Renault

L'avenir de l'île Seguin est toujours en suspens : 11,5 hectares détenus eux en grande part par la société anonyme d'économie mixte (SAEM) Val de Seine Aménagement détenue majoritairement par la ville de Boulogne-Billancourt. Les autres terrains occupés par les anciennes usines Renault sur la rive, à Boulogne-Billancourt, ont déjà été cédés à un groupement de promoteurs immobiliers qui va y construire des bureaux et des logements.

En plus d'une décennie, tout a été proposé, tout a été écrit sur l'île Seguin : île de la culture avec un projet de fondation Pinault aujourd'hui envolé, île de la mémoire ouvrière... En 2008, le nouveau maire de Boulogne, Jean-Christophe Baguet (UMP), est élu sur un programme précis : réduction de la densité à 110 000 mètres carrés de constructions sur l'île. Début 2009, il organise un concours international auquel répondent une dizaine d'architectes.

Des promesses oubliées

Mais en juillet 2009, il décide seul que l'aménagement de l'île sera confié à Jean Nouvel avec un projet de 335 000 mètres carrés dont cinq tours. Ses promesses électorales sont donc jetées à la poubelle ainsi que l'engagement de ses prédécesseurs de ne pas construire plus de 175 000 mètres carrés sur l'île, inscrit pourtant dans le plan local d'urbanisme.



La raison invoquée de ces reniements est la découverte de la situation budgétaire catastrophique de la SAEM, alors que M. Baguet est membre de son conseil d'administration depuis sa création !

Pour réaliser le nouveau projet, une révision simplifiée du PLU portant sur le secteur de l'île Seguin est adoptée le 16 juin 2011 permettant de construire 330 000 mètres carrés. Avant comme après cette décision, six associations environnementales demandent au maire de respecter ses engagements. Elles ne sont pas entendues et se voient donc contraintes de porter la question devant le tribunal administratif.

Conscient que cette situation bloque tout aménagement sur l'île, le maire de Boulogne-Billancourt a lancé une consultation publique de l'ensemble de la population boulonnaise, le 24 novembre 2012.

Les habitants ont eu le droit de choisir entre trois variantes du projet de Jean Nouvel. La première comportait quatre tours et 310 000 mètres carrés de planchers, la deuxième une triple tour et 255 000 mètres carrés et la troisième 232 000 mètres carrés sans projet de tour. Le 16 décembre 2012, la solution n° 2 a été acceptée par 40 % des 17 547 votants, ne représentant que 20 % de la population inscrite sur les listes électorales. Aujourd'hui, le maire parle du succès de la première consultation de ce type en France. Mais le maire aurait pu saisir la commission nationale du débat public, comme l'a fait le conseil général des Hauts-de-Seine pour la construction de son complexe musical sur l'île. Il avait aussi la possibilité d'organiser un vrai référendum local obéissant aux dispositions du code des collectivités territoriales. Il a préféré organiser une opération de communication à destination d'investisseurs potentiels et également d'habitants déçus que rien ne bouge sur l'île Seguin. Par ailleurs, il fallait voter pour trois projets de bétonisation sans possibilité d'un autre choix. De plus, cet aménagement aura des impacts sur l'ensemble du secteur alors pourquoi, n'avoir pas laissé les autres riverains de l'île Seguin, ceux de Meudon et d'Issy-les-Moulineaux, participer à la consultation.

Alain Mathioudakis
président de Val de Seine Vert
www.valdeseinevert.net/



L'île Seguin - État actuel, pointe amont

Une association du plateau d'Avron veut un parc après la suppression d'une ligne électrique

Elle avait obtenu l'abandon d'un projet autoroutier. Elle a également réussi à faire modifier, puis à faire disparaître des pylônes d'une ligne à haute tension sur un site qu'elle veut désormais faire réaménager pour accueillir la population de Seine-Saint-Denis

Depuis bientôt 37 ans, l'Association de Défense et de Sauvegarde de l'Environnement du Plateau d'Avron (ADSEPA) se bat pour garder le caractère naturel de ce site de Seine-Saint-Denis. Elle lutte pour préserver des conséquences de plusieurs grands projets d'infrastructures les communes de Neuilly-Plaisance, Rosny-sous-Bois et Villemomble. Depuis 1976, elle a mobilisé les habitants contre la réalisation d'un « barreau autoroutier urbain » désigné sous l'appellation « A103 » il était destiné à faire la liaison entre les autoroutes A4, A3 et A1 au niveau de l'échangeur routier de Rosny-sous-Bois, lequel était déjà à l'époque largement saturé. Le collectif A103, auquel adhère l'ADSEPA, a réussi à obtenir la disparition de ce projet dans le nouveau schéma directeur d'Ile-de-France.

Anciennes carrières

L'attention des pouvoirs publics avait été attirée dès 1963 sur les dangers entraînés par la construction d'une ligne à haute tension sur le plateau d'Avron, avec des pylônes au-dessus de galeries de carrières de gypse. Cette ligne avait alors été modifiée en conséquence par une dérivation. Sur ce terrain de 65 hectares, l'ADSEPA a également proposé la création d'un parc intercommunal au-dessus des anciennes carrières souterraines dont les galeries ont été remblayées, après avoir fait capoter pendant 25 ans plusieurs projets d'urbanisation « béton » sur ce même site.

Elle a, en effet, monté un dossier de demande de classement des lieux en espace naturel sensible (ENS). Ce projet fut accueilli avec réticence par les villes de Neuilly-Plaisance et de Rosny-sous-Bois. Il finit néanmoins par aboutir en 2002 avec l'appui du conseil général de Seine-Saint-Denis et du conseil régional. Une autre association, les Amis Naturalistes des Coteaux d'Avron (ANCA), a obtenu, de son côté, le classement du site à NATURA 2000, ce qui constitue un obstacle supplémentaire au risque de bétonnage. Ce projet de parc intercommunal est maintenant inscrit au schéma directeur.

Il y avait néanmoins un problème pour réaliser ce parc : la présence de quatre pylônes



de faible hauteur portant une ligne électrique à haute tension sous laquelle il était impossible de planter des arbres ou de réaliser des voies piétonnes. L'ADSEPA et l'ANCA ont demandé la suppression totale de cette ligne de dérivation en la positionnant sur une ligne voisine. Après de nombreuses réunions en préfecture de Seine-Saint-Denis avec des représentants de différents ministères, le Préfet a répondu favorablement aux associations.

Cette solution a été soumise à enquête publique de novembre à décembre 2011. De très nombreux habitants comprenant très bien l'enjeu, y ont participé sur incitation de l'ADSEPA. Et le commissaire enquêteur a donné un avis favorable au projet.

Un maire débouté

Le maire de Neuilly-Plaisance a cependant déposé des recours auprès du tribunal administratif, puis auprès du Conseil d'Etat pour faire cesser les travaux en octobre 2012 alors que la suppression de la ligne était en cours. L'élu – qui voulait s'opposer à l'abattage d'arbres d'essence commune nécessaire au passage des engins indispensables aux travaux, – a été débouté dans les deux cas.

Il aura ainsi fallu cinq années de discus-



sions pour obtenir, à la grande joie des riverains, qu'une ligne « dite provisoire » en place depuis 50 ans, disparaisse du paysage avec ses 4 pylônes.

Dès décembre 2012, l'ADSEPA est passée à l'étape suivante en examinant, avec la mairie de Rosny-sous-Bois, le projet du futur parc sur un terrain désormais débarrassé de tout obstacle.

Charles Vavassori

secrétaire général de l'ADSEPA

Gérard Fieschi

administrateur

Roger Lignot

président de l'ADSEPA

www.plateau-avron.com

Les chemins de randonnée urbaine permettent aux habitants de se réappropriier leur ville

Pour faire redécouvrir leur territoire aux enfants d'une école, pour que les habitants d'Ivry établissent un lien avec la Seine, l'association « Ne pas plier » a mis au point des circuits ponctués de rencontres avec des géographes, des responsables locaux...

L'association « Ne pas plier » organise des chemins de randonnée urbaine (CRU) à Ivry-sur-Seine (Val de Marne) depuis 1998. Contrairement à la plupart des autres circuits urbains, ces balades n'ont pas pour objectif de faire découvrir uniquement le patrimoine ou des lieux insolites de la ville. Les CRU ont l'ambition de faire redécouvrir les espaces quotidiens aux habitants d'Ivry pour qu'ils se réapproprient leur ville. Et qu'ils deviennent ainsi des citoyens et des citoyens avertis.

Les CRU invitent à se regrouper ceux qui cherchent à mieux connaître la ville d'Ivry. La pluridisciplinarité des intervenants est un atout. Des géographes, des habitants, des responsables locaux... parfois même des passants, discutent autour de sujets de la ville qui les rassemblent ou les interpellent (comme une lecture de la ville avec un graphiste des signes que la ville donne à voir). Les thèmes des « chemins » sont souvent choisis en fonction de l'actualité ou des préoccupations locales : le chômage, l'enseignement et la carte scolaire, l'habitat. Puis un groupe de travail réalise les recherches nécessaires pour éditer un document à l'aide de cartes, de photographies, de points de rencontre.



© Ne pas plier

Géographe, urbaniste et sociologue

Les principales réponses à apporter, le choix des lieux, les formes des interventions dans la rue, établissent le tracé du parcours avec ses étapes. Lors de ces randonnées les animateurs et participants échangent leurs expériences sur un thème choisi. Pour le CRU de la Seine, un géographe a défini ce qu'était un fleuve, son histoire ; un urbaniste a expliqué l'urbanisation de la ville autour du fleuve ; un sociologue a proposé de réfléchir sur la privatisation de l'eau. Les CRU permettent aux habitants de se mobiliser et de mieux comprendre leur ville. Un film, un article ou un reportage photo retrace la journée. « Ne pas plier » a organisé dix-neuf CRU à Ivry, La Rochelle et Nantes. Un CRU des enfants, par exemple, a été mis en place avec des élèves de CMI pour leur

permettre de dessiner un territoire à partir de leurs lieux de vie. Le CRU de la Seine tente de faire comprendre le rapport des habitants d'Ivry avec le fleuve. Toutes ces expériences sont racontées dans un livre « La ville est à nous- Manuel

pour une lecture de l'espace urbain ». Un CRU aura lieu à Ivry le 27 avril.

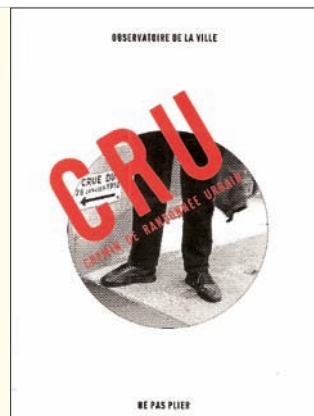
Claire Boutillon
Rédactrice à Liaison

(30 euros + 4 euros de frais d'envoi, bon de commande

Une association en lutte

L'association, fondée en 1991, intervient en banlieue sud de Paris à Ivry, en France et en Europe. Elle défend l'éducation à travers les luttes populaires. Ses publications participent aux luttes « avec des formes heureuses ». Les CRU sont proposés aux associations, collectivités locales et aux habitants qui veulent comprendre leur ville. Pour « Ne pas plier », « l'analyse et le développement local ne peuvent se faire sans une confrontation réelle et régulière au monde ».

www.nepasplier.fr



Une étude contredit les arguments favorables aux vols de nuit sur Roissy Charles-de-Gaulle

Pour l'association de défense contre les nuisances aériennes, les compagnies aériennes surestiment les impacts économiques positifs et minimisent les conséquences néfastes à la santé des populations riveraines survolées. Elle demande aux pouvoirs publics de décider enfin des restrictions

Il est possible de diviser par deux le nombre de vols de nuit à Roissy Charles-de-Gaulle sans conséquence économique significative pour les opérateurs. C'est ce qu'affirme l'association de défense contre les nuisances aériennes, l'Advocnar qui a décidé de s'attaquer à l'argumentation des professionnels du transport aérien qui affirment ne rien pouvoir changer. L'Advocnar a demandé à CE Delft, un consultant international reconnu dans le domaine de l'économie, de l'environnement et du transport, d'évaluer les fondements de l'argumentation des professionnels du transport aérien. L'étude analyse l'argumentation économique des opérateurs de la plateforme et compare Roissy CDG à ses principaux concurrents européens.

D'après cette étude, Roissy CDG détient le triste record d'être le premier en Europe pour le nombre de vols de nuit et de très loin. Depuis dix ans, malgré l'action des associations et des élus, malgré l'accumulation des études scientifiques sur les conséquences sur la santé du bruit des avions la nuit, les pouvoirs publics n'ont quasiment rien fait pour protéger les populations survolées.

Des impacts négatifs

Les professionnels justifient le nombre de vols la nuit par les nécessités économiques et la création d'emplois. Ils ignorent en même temps les effets négatifs du transport aérien : le bruit, la pollution avec les conséquences négatives liées aux coûts sanitaires ainsi que le réchauffement climatique.

Le modèle économique utilisé partout en Europe, construit pour le lobby aérien, surestime les impacts économiques pour trois raisons principales. Il ne comprend que les impacts économiques positifs. Les impacts négatifs comme les dépenses touristiques à l'étranger et l'augmentation des importations, sont ignorés. Il ne tient pas compte des effets provoqués par le bruit des avions sur les populations riveraines des aéroports : troubles du sommeil avec pour conséquences un risque augmenté d'hypertension et des troubles chez les enfants. Il ne



tient pas compte de l'augmentation de la pollution de l'air due aux rejets des réacteurs, dont les impacts sur la santé et le coût économique sont désormais bien connus.

Pour les professionnels, le fonctionnement du « hub » de Roissy CDG est considéré comme parfait. L'étude de CE Delft montre au contraire que les compagnies aériennes ont su, sur les autres grandes plates-formes européennes, s'adapter aux contraintes et ont développé des modèles performants avec un faible nombre de vols de nuit. Roissy CDG compte ainsi deux fois plus de vols sur les huit heures de nuit (22 heures-6 heures) que ses concurrents directs, Londres-Heathrow, Amsterdam Schiphol et Francfort.

Pour les professionnels, toute restriction sur les vols de nuit aurait un impact négatif

très important sur leurs résultats économiques. L'étude montre cependant qu'il n'y a pas de lien entre les résultats économiques des compagnies aériennes et le niveau de restriction qu'elles subissent sur les vols de nuit.

Les autres pays européens ont pris en compte l'impact reconnu des vols de nuit sur la santé des populations survolées, en particulier l'hypertension avec ses conséquences sur les maladies cardio-vasculaires. Pour l'Advocnar, les pouvoirs publics français ne doivent plus se contenter de n'écouter que le seul lobby aérien au risque de devoir assumer un jour la responsabilité d'un nouveau désastre sanitaire.

Alain Péri

Association de défense contre les nuisances aériennes (Advocnar) www.advocnar.fr

Aéroports	Total des vols 2010	Période de nuit	Vols de nuit 2010	Vols de nuit Estimation 2012
Londres Heathrow	454 883	23 h – 7 h	27 200	28 000
Roissy CdG	499 997	22 h – 6 h	61 255	60 000
Amsterdam Schiphol (2)	402 372	23 h – 7 h	28 096	30 000
Francfort (1)	464 432	22 h – 6 h	40 515	32 000

(1) Nouvelle restriction à Francfort, depuis le 21 octobre 2011, introduisant un couvre-feu de 23h à 5h, confirmée par la Haute Cour de Leipzig le 14 mars 2012

(2) Limitation des mouvements annuels jusqu'en 2020 à 32 000, puis réduction à 32 000 pour l'ensemble des aéroports des Pays-Bas.

Droit à l'arbre, droits de l'arbre

Liaison se fait régulièrement l'écho des abattages d'alignements d'arbres dans les communes de la région. Tous ceux qui estiment, non sans raison, ce genre de décisions généralement intempestives et inconsidérées trouveront réconfort et raisons d'agir dans la lecture du petit livre de Francis Hallé « *Du bon usage des arbres, un plaidoyer à l'usage des élus et des énarques* ».

Selon son auteur, il a été « écrit sous la pression des circonstances, à la demande d'amis qui ne supportent plus de voir maltraiter ou détruire... les arbres qui agrémentent leur cadre de vie. » L'ouvrage, en fait, s'adresse principalement aux élus chez la plupart desquels, l'auteur constate « un déficit monstrueux en matière de compréhension des arbres. »

Salubrité et sécurité

Spécialiste de renommée internationale, Francis Hallé est bien connu pour ses travaux sur les forêts tropicales et équatoriales et plus particulièrement comme initiateur de l'aventure du « radeau des cimes ».

Etres vivants, potentiellement immortels (quel meilleur modèle de développement durable ?), les arbres ont leur propre mode d'existence qui nous est expliqué ici en termes tout à fait accessibles. En ville, entre béton et bitume, méconnus et brutalisés, ils sont parfois tout simplement remplacés par du mobilier urbain. Et pourtant nous disons bien les aimer et reconnaître les services qu'ils nous rendent : pour leur



apport esthétique, mais aussi en termes de santé publique (climatisation, purification de l'air), de sécurité (rétention d'eau, stabilisation des terrains) et d'abri pour la biodiversité. Ces fonctions étant d'ailleurs bien mieux assurées par les grands et vieux spécimens. L'ouvrage donne de précieuses indications sur la manière de considérer et de respecter l'arbre pour que, précisément, il ne devienne pas dangereux, en lui laissant de la place et en comprenant comment il fonctionne. Au passage, un sort est fait à la légende selon laquelle les aligne-

ments de bords de routes seraient accidentogènes. De nombreuses expériences tendraient à prouver le contraire.

Une légende à dissiper

Enfin, ce livre nous permet de ne pas oublier tout ce que nous devons aux arbres dans les domaines aussi essentiels que l'alimentation, la médecine, les matières premières. L'auteur met également l'accent sur la fonction ornementale, la source d'inspiration artistique et le rôle apaisant montré par plusieurs enquêtes.

« Vivants, beaux, utiles, discrets, robustes, silencieux, autonomes, rassurants, faciles à satisfaire et d'une complète non violence (qui peut en dire autant ?), les arbres méritent mieux que la pierre estime dans laquelle nous les

tenons. »

Un livre à offrir... au maire de sa commune !

Jacques Manesse

Chargé de mission Juridique

Du bon usage des arbres, un plaidoyer à l'usage des élus et des énarques de Francis Hallé, Édition Actes Sud, 90 pages, 14 €

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

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