



idfe
mensuel
des associations
de protection
de l'environnement

Liaison

Ile-de-France Environnement

Sommaire

- 2 Brèves
- Réglementation**
- 3 Nouvel agrément pour les associations
- Transports**
- 4 La RATP n'abandonne pas le diesel
- Urbanisme**
- 5 Tapis vert pour le tramway
- Nature**
- 7 Les mares réservoirs de biodiversité
- Droit de suite**
- 8 Pas de RN 184 dans la forêt de Saint-Germain
- DOSSIER :**
- 9-12 **Des éléments pour comprendre le SDRIF**
- Paris**
- 13 Roland Garros : victoire des associations
- 14 Le jardin des Tuileries surexploité
- 15 Pour la réouverture de la Petite Ceinture
- Essonne**
- 16 Pour le maintien du RER Juvisy-Versailles
- Seine-Saint-Denis**
- 17 L'usine de déchets de Romainville toujours contestée
- 18 Sauver la cité-jardin de Livry-Gargan
- Val-d'Oise**
- 19 Le lac de Beaumont mal étudié
- Lu et conseillé**
- 20 Le mur écologique d'Hervé Kempf

Quelles limites pour la ville ?

Les principaux objectifs du SDRIF 2013 consistent à densifier l'habitat pour réduire l'étalement urbain et la consommation énergétique moyennant la construction de nouveaux transports pour stimuler l'activité économique. Un programme dans la continuité des deux derniers siècles. Alliée à une meilleure hygiène, l'espérance de vie y est passée de 37 ans en 1810 à 80 ans en 2004, 15 % des enfants nés en 1900 mouraient avant l'âge d'un an mais seulement 0,44 % en l'an 2000. Cette amélioration s'est également faite par la dé-densification des quartiers centraux où s'entassaient près de 80 000 habitants au kilomètre carré et le rejet vers la périphérie de la ville des ouvriers, des salariés pauvres et des immigrés (la zone et les bidonvilles des banlieues). Construire la ville sur la ville, objectif des urbanistes, n'est pas le rêve des Franciliens dont 70 % souhaitent posséder une maison individuelle. On voit par là le grand écart que doivent réaliser les aménageurs de la région pour entraîner une adhésion sur leurs projets allant au-delà des spécialistes.

Un aménagement favorable à la santé doit diminuer la fatigue et le stress en réduisant la durée des trajets domicile-travail. L'étalement de l'urbanisation le long des axes de transports en grande couronne au détriment d'espaces naturels est le contraire d'une ville compacte idéale. Supprimer des espaces verts, réduire les espaces de respiration comme les quartiers pavillonnaires pour y construire des immeubles et des infrastructures de transports est, au contraire, un risque pour la santé. Les dernières études épidémiologiques portant sur 41 millions d'habitants européens montrent clairement les liens entre la santé et la proximité d'espaces verts de qualité.

Paris et ses trois départements limitrophes forment la métropole capitale européenne la plus pauvre en espaces verts. Densifier dans ces conditions pose donc la question de la qualité de vie des habitants. Multiplier des îlots parisiens à 800 logements par hectare comme dans le 9^e arrondissement, soit plus que les densités du 19^e siècle, semble alors une perspective trop élevée. Les épidémies virales mais aussi bactériennes se transmettront d'autant plus rapidement que les individus vivront près les uns des autres. Enfin, la vie dans un espace restreint entraîne des comportements violents. Paris ne doit pas rester la seule mégalopole en France. D'autres métropoles régionales doivent se développer comme l'a indiqué Jean-Marc Ayrault, le premier ministre, dans son discours du 6 mars sur le Nouveau Grand Paris.

Michel Riottot

Président d'Ile-de-France Environnement



Eole ira vers l'Ouest

Le projet de prolongement à l'ouest du RER E vient d'être déclaré d'utilité publique par les préfets des Hauts-de-Seine, du Val-d'Oise et des Yvelines. Depuis le terminus actuel, à Haussmann Saint-Lazare, un tunnel sera creusé jusqu'à La Défense. Ensuite le RER E sera raccordé aux voies existantes jusqu'à Mantes. La mise en service est prévue pour 2020... à condition que les incertitudes sur le financement soient levées rapidement.



Des Valdoisiens et des Picards défendent leur forêt

L'association « Agir pour l'arc forestier » a été créée le 9 février pour maintenir une liaison entre les trois massifs du Val-d'Oise (Montmorency, L'Isle-Adam, Carnelle) et ceux de l'Oise (Chantilly, Halatte, Ermenonville). La révision des plans d'aménagement, des méthodes de gestion respectant le code forestier et une sylviculture durable, le maintien des continuités écologiques, l'obtention de statuts de protection sont les objectifs de cette nouvelle association qui adhèrera à Val-d'Oise Environnement.

Eau potable : 91 communes hors normes

Situées principalement en Seine-et-Marne mais aussi dans les trois départements de la grande couronne francilienne, 91 communes distribuent une eau non conforme aux normes de qualité en vigueur. Les dépassements n'entraînant pas un risque sanitaire pour la santé, selon l'agence régionale de santé, ces communes bénéficient de dérogations. Les polluants proviennent majoritairement des



engrais et des pesticides utilisés par les agriculteurs, qui, sur le long terme, auraient un effet cancérigène.

Un projet de maraîchage vertical à Paris

L'association « Jeunes Parisiens de Paris » propose de construire sur un ancien site industriel du 15^e arrondissement un immeuble de 23 mètres de haut avec des serres sur quatre niveaux destinées à la production de fruits et légumes. Ce projet évalué à 10 millions d'euros sera proposé à la ville de Paris.

La navette fluviale Voguéo est mal partie

Un coût jugé prohibitif va-t-il faire couler le projet de transport en commun sur la Seine ? Après le rejet de l'offre de « Batobus » pour l'exploitation de ce service, le Syndicat des transports d'Île-de-France recherche des solutions alternatives moins onéreuses. Le projet Voguéo prévoyait la création de trois lignes de bateaux avec une trentaine d'escales, en interconnexion avec le métro et le RER, de Vitry (Val-de-Marne) à Suresnes (Hauts-de-Seine), en passant par le cœur de Paris.



Extension contestée des Villages Nature

Malgré l'opposition unanime des associations d'environnement (IDFE, FNE, LPO), qui ont pointé les insuffisances des inventaires initiaux de la faune et de la flore, l'absence de présentation du plan de gestion des milieux forestiers du site, la Commission nationale pour la nature a donné un avis favorable assorti de recommandations à l'extension des Villages Nature. Ce projet de centre de villégiature est présenté en commun par Pierre & Vacances et Euro Disney. Il est situé en Seine-et-Marne, sur la ville nouvelle de Marne-la-vallée, à six kilomètres au sud des Parcs Disney, sur les communes de Villeneuve-le-Comte, Bailly-Romainvilliers et Serris.

Un nouveau label pour les restaurateurs franciliens

Le Centre régional de valorisation et d'innovation agricole et alimentaire (Cervia) a dévoilé un nouveau label destiné aux restaurateurs franciliens qui travaillent avec des produits agricoles et alimentaires de la région et qui signeront une charte de qualité. Une initiative qui se situe dans la suite de la création, il y a deux ans, de la marque Saveurs Île-de-France.



Le préfet valide le projet de pont d'Achères

Malgré l'avis défavorable du commissaire enquêteur, le préfet des Yvelines vient de signer la déclaration d'utilité publique du projet de pont sur la Seine porté par le Conseil général des Yvelines. L'objectif annoncé

est de désenclaver la boucle de Chanteloup-les-Vignes (Yvelines) pour y favoriser le développement économique, l'emploi, le logement et l'aménagement durable. Pour les nombreuses associations environnementalistes opposées au projet, la liaison, si elle se réalise, sera source de pollutions sonores et visuelles et de l'air.

Rendez-vous avec Pierre Rabhi

Connaissez-vous Pierre Rabhi ? Non ! Vous perdez quelque chose. Cet Algérien de culture française est devenu le prophète convaincant de l'agro-écologie. Un pendant rural d'Alain Baraton. Une sorte de Gandhi de l'écologie. Pour en savoir plus, rendez-vous dans les cinémas le mercredi 27 mars, jour de sortie d'un documentaire d'une heure trente intitulé « Pierre Rabhi, au nom de la terre ».



Trop de particules dans l'air francilien en 2012

Les résultats des analyses effectuées par les capteurs d'Airparif en 2012 révèlent des taux préoccupants de pollution aux particules, notamment les plus fines et les plus dangereuses pour la santé. Les bordures des grands axes, et notamment le périphérique sont les endroits les plus exposés. « Pourtant, on y construit le plus de crèches et d'écoles, » dénonce Michel Riottot, président d'IDFE.

Toutes les associations, nationales ou locales, ont désormais le droit de demander l'agrément

Le réforme des articles du Code de l'environnement concernant les associations avait exclu du droit à l'agrément la plupart des associations locales. Cette restriction est abolie

Le statut des associations vouées à la protection de l'environnement est en pleine évolution. Le Code de l'environnement encadre désormais avec précision les conditions de représentativité et les procédures d'agrément des associations. On est passé du flou artistique et fort libéral de la loi de 1901 à ce que certains considéraient comme un carcan administratif. Les nouveaux textes (article L141-1 du Code de l'environnement) réservent le bénéfice de l'agrément, qui permet d'être représenté dans de nombreuses commissions et qui facilite les recours juridiques, aux seules associations nationales, régionales ou départementales. Autrement dit, la majorité des associations de terrain, qu'elles soient de bassin, interdépartementales, intercommunales, communales ou de quartier, ne pouvaient plus se faire agréer.

Cette mesure anti-démocratique – d'aucuns ont parlé d'article scélérat – dont certains adversaires des corps intermédiaires se félicitaient déjà, vient d'être abolie. La fédération France nature environnement (FNE) est intervenue efficacement pour faire modifier la loi du 27 décembre 2012 relative à la participation du public. Désormais, au titre de l'article L141-1 du Code de l'environnement, l'agrément peut être demandé et obtenu par toute association ayant trois ans d'existence, un fonctionnement démocratique et des activités effectives dans le domaine de la protection de l'environnement. Et ce quelque soit le territoire sur lequel elle exerce son action. C'est donc une liberté majeure qui est ainsi restituée au mouvement associatif. Reste à traduire la modification législative en décrets et arrêtés d'application. Il n'empêche que,

en cas de contentieux, la loi est immédiatement applicable.

Rappelons que toutes les associations d'environnement ayant été agréées après 1990 doivent obligatoirement demander le renouvellement de l'agrément avant le 30 juin 2013. Celles dont l'agrément aurait été refusé par le préfet du département au seul motif qu'elles n'étaient ni nationales, ni régionales, ni départementales peuvent faire appel de cette décision en invoquant le nouvel article du Code de l'environnement. Voici un modèle de lettre – rédigé par FNE – qui peut les aider dans leur démarche.

Marc Ambroise-Rendu

président d'honneur d'IDFE

Comment écrire au Préfet ?

Madame / Monsieur le Préfet

Par arrêté du (date) et faisant suite au dépôt de la demande de renouvellement d'agrément, vous avez décidé de ne pas octroyer l'agrément régional/départemental au titre de la protection de l'environnement au seul motif que notre association (son titre) a une activité trop restreinte (reprendre l'énoncé de l'arrêté de refus).

Votre décision s'est appuyée sur l'article R141-3 du Code de l'environnement (issu du décret du 12 juillet 2011 portant réforme de l'agrément), lequel dispose que "l'agrément est délivré dans un cadre départemental, régional ou national pour une durée de cinq ans renouvelable"

La loi n° 2012-1460 du 27 décembre 2012 relative à la mise en oeuvre du principe de participation du public défini à l'article 7 de la Charte de l'environnement

a modifié le 7^e alinéa de l'article L. 141-1 du Code de l'environnement. Celui-ci dispose désormais que l'agrément est valable "dans un cadre déterminé en tenant compte du territoire sur lequel l'association exerce effectivement les activités énoncées au premier alinéa". En effet, antérieurement, l'art. L141-1 issu de la loi du 2 février 1995 ne subordonnait nullement la délivrance de l'agrément à l'intérieur d'une circonscription administrative déterminée.

L'agrément doit donc être délivré pour le cadre territorial dans lequel l'association exerce effectivement son activité statutaire, indépendamment de tout cadre départemental ou régional.

Les dispositions de l'article R141-3 du Code de l'environnement sont en contradiction avec le nouvel art. L141-1 du Code de l'environnement. Les dispositions du décret étant assurément illégales, les dispositions de la loi nouvelle

doivent être appliquées. Par conséquent, le motif pour lequel la demande d'agrément a été refusée est infondée. Dès lors que l'association observe, par ailleurs, toutes les conditions prévues par la loi, l'agrément doit être donné à l'association pour le territoire sur lequel elle exerce une activité effective en faveur de l'environnement.

C'est la raison pour laquelle nous vous invitons à reconsidérer vos critères de refus et à nous accorder l'agrément sollicité. L'association reste disponible pour vous apporter les pièces complémentaires qui vous seraient utiles.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Madame/ Monsieur le Préfet, l'expression de...

Information complémentaire auprès de la responsable FNE chargée de la vie associative Sabrina Monribot, sabrina.monribot@fne.asso.fr

La RATP n'abandonne pas le diesel pour ses bus alors que la pollution de l'air devient critique

L'achat de matériel polluant par la Régie va à l'encontre des recommandations du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Au même moment, la France est condamnée par la Commission européenne pour non-respect des normes

Le 13 décembre 2012, le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a voté, à l'unanimité, une motion demandant l'abandon des motorisations Diesel pour les nouveaux bus en Ile-de-France. Mais, dès le lendemain, la RATP a lancé un appel d'offres pour acheter 500 bus hybrides motorisés en diesel avec transmission électrique. Or, la Régie aurait pu, pour le même prix, acquérir environ 700

pas les particules les plus fines qui sont aussi les plus dangereuses. Le carburant GNV employé dans un moteur à gaz (les meilleurs sont d'ailleurs fabriqués en France) n'émet pas de microparticules. Il émet peu d'oxyde d'azote et les gaz sortent à température idéale pour l'efficacité et la longévité du pot catalytique.

Airparif a montré de façon détaillée que Paris est la ville la plus polluée de

très important à partir de février, pour non-respect des normes de qualité de l'air et dépassement chronique des seuils autorisés pour les particules fines. Celles-ci sont reconnues mortifères par l'OMS.

Diesel à 80%

On estime à quatre mois d'espérance de vie et 40 000 décès anticipés par an leur effet sur la population française. En réa-



Bus fonctionnant au gaz naturel de ville

bus articulés fonctionnant au gaz naturel de ville (GNV), c'est-à-dire moins polluant.

Microparticules

Les moteurs Diesel produisent, y compris en montage hybride, des microparticules nocives, d'autant plus nombreuses et dangereuses qu'elles sont plus fines. Ils ont leur couple maximum, c'est-à-dire leur emploi le plus économe, à basse vitesse de rotation. La température des gaz d'échappement est alors insuffisante pour rendre actif un pot catalytique. Ils produisent ainsi des oxydes d'azote, irritants, cancérigènes et, de surcroît, à très fort effet de serre.

Les moteurs Diesel sont le premier facteur d'émissions de particules fines en ville. Les filtres à particules n'arrêtent

France : les pollutions s'y accumulent pour maintenir une pollution de fonds. La proximité des habitations avec les axes de circulation apporte des pics de pollution en microparticules fines et en oxydes d'azote.

Maladies respiratoires

Le cas des jeunes enfants est particulièrement préoccupant avec la multiplication des maladies respiratoires graves et chroniques. Néanmoins, aucune piste sérieuse de contrôle de cette pollution n'est proposée par les autorités depuis l'abandon officiel des zones d'action prioritaires sur l'air (Zapa).

Pendant les Assises régionales de l'air, le représentant de la Commission européenne a confirmé la condamnation de la France à une astreinte d'un montant

lité, ces effets sont beaucoup plus néfastes en ville et à proximité des axes de circulation. Le représentant de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie a estimé que le parc automobile français serait motorisé à 80 % en diesel en 2020.

Jean-Claude Marcus

président de l'ADFEEN
(Association de défense de la forêt d'Ecouen
et d'éducation à la nature)

Le tram des Maréchaux roule sur un tapis vert et fait le bonheur des riverains des boulevards

Au prix d'un investissement raisonnable, 22 kilomètres de voies ont été aménagées avec 11 hectares de pelouse entre les rails. 2 200 arbres ont également été plantés sur ce qui est devenu un nouvel espace vert parisien

Les 300 000 voyageurs (dont 60 % de banlieusards) qui montent chaque jour dans le tram des Maréchaux, et les riverains des boulevards qui le regardent glisser sans bruit sous leurs fenêtres ne sont pas seuls à plébisciter ce nouveau mode de déplacement. Les oiseaux et les insectes sont de la partie. En effet, le tram a permis d'ajouter aux espaces verts parisiens un jardin linéaire ombragé de 2 200 arbres et offrant au regard (et à la micro faune) 11 hectares de pelouse.

Cette coulée verte est un exploit technique. A la place des anciens pavés, il a fallu déverser sur 17 centimètres d'épaisseur un mélange de terre, de compost et de pouzzolane. Juste ce qu'il faut pour éviter l'enlèvement des véhicules qui s'aventurent sur le gazon et nourrir celui-ci. « Fabriqué » dans une ferme spécialisée de Fontainebleau à base de pâturin, de fétuque, de ray-grass et de koléria (ces herbes résistent à la sécheresse et restent vertes en toute saison), il a été découpé en bandes de 60 cm, transporté sur des enrouleurs et déposé mécaniquement sur son matelas nourricier, à l'instar d'une moquette.

Gare aux feuilles mortes

Quant aux arbres d'alignement qu'il a fallu tronçonner pendant le chantier, les pépiniéristes en ont replanté un tiers de plus : platanes, fresnes et marronniers traditionnels. Ils en ont profité pour aménager près de certaines stations des bosquets d'espèces nouvelles où apparaissent chênes verts, merisiers, résineux et micocouliers. Vive la biodiversité !

L'installation de la nature sur les Maréchaux est un gain incontestable pour ceux qui y circulent et qui y vivent. « Chaque matin en ouvrant mes croisées ce paysage me ravit » s'exclame un riverain. En outre la circulation automobile a chuté de moitié. Conséquence : moins



© RATP - Denis Sutton



© RATP - Denis Sutton

de décibels, de poussière et de pollution. Mais la verdure se mérite. Autrement dit, il faut l'entretenir. Durant la moitié de l'année elle demande des arrosages. Pour la partie nord, entre la Porte de la Chapelle et le canal de l'Ourcq, on récupère les eaux d'exhaure d'un tunnel du métro. Pour le reste, le réseau municipal d'eau industrielle fait l'affaire. Comme toute pelouse celle-ci doit être tondue une douzaine de fois entre avril et novembre. Une machine spéciale pouvant rouler à la fois sur la chaussée et sur les rails a été conçue pour cette tâche. L'herbe est ensuite transformée en compost. Chaque automne, durant deux mois, la chasse aux feuilles mortes

est ouverte. Elles rendent l'acier glissant et surtout coupent le contact électrique entre les roues et le rail (qui sert au retour du courant). Pour que les rames puissent rouler des équipes de nettoyage interviennent chaque nuit. Enfin, plusieurs fois par an, on rapièce le tapis vert. Aux alentours des stations on s'efforce d'effacer les sentiers tracés par les piétons indisciplinés. Il est également nécessaire de réparer les ornières créées par les 4x4 qui se vengent

ainsi de leur concurrent ou par les conducteurs pressés qui, en cas de bouchon, n'hésitent pas à emprunter la voie du tram pour doubler.

Passer d'un jardin à l'autre

Tout cela a un prix. Le surcoût de l'écrin de verdure créé autour du tram se monte à 65 millions d'euros : moins de 1 % de l'investissement total. Ensuite les frais d'entretien annuel : aux alentours d'un demi-million d'euro soit tout de même près de 10 % du coût de maintenance des 22 kilomètres de voie.

Mais à ce prix-là quelle mutation ! Autrefois couloir à véhicules polluants et bruyants, les Maréchaux sont devenus une avenue urbaine agréable à vivre. On y attend un renouveau du commerce. Ils forment aussi une liaison verte reliant entre eux les 23 squares et jardins (y compris le bois de Vincennes) jalonnant le trajet entre le pont du Garigliano et la porte de la Chapelle. Verra-t-on demain des renards se faufiler la nuit entre les rails ?

Marc Ambroise-Rendu
président d'honneur d'IDFE

L'inventaire des mares de la région

Une étude, engagée en 2007, a permis de recenser 22 000 mares dans la région. Elles abritent une biodiversité remarquable avec de nombreuses espèces protégées. Paris en a déjà aménagé une vingtaine et prévoit d'en créer 40 d'ici 2020

L'inventaire des mares franciliennes, entrepris depuis 2007 par la Société nationale de protection de la nature a permis d'en recenser plus de 20 000 dans la région. Leur typologie, leur état et des données écologiques ont été à chaque fois enregistrés. Quatre-cents d'entre elles sont en train de se combler faute d'entretien. L'étude a permis d'en étudier précisément 3 175. Les trois quarts d'entre elles mériteraient d'être réhabilitées. Près de la moitié (43 %) se trouvent en milieu forestier, 12 % sur des terres agricoles et la même proportion en zone urbanisée.

Les mares les plus récentes se trouvent aux abords d'aménagements routiers et sont souvent utilisées comme bassins de rétention des eaux de ruissellement. 72 habitats écologiques différents – tapis de végétaux vivaces, roselière, bassin vaseux ou sableux, eaux acides à teneur en humus élevé... – ont été diagnostiqués au cours de ce recensement, dont 24 d'intérêt patrimonial. Mais la plupart des mares ont perdu leur usage traditionnel. Près des deux tiers ne sont pas en suffisamment bon état naturel pour bien accueillir pour la faune et la flore.

Un statut

Dans l'ensemble des départements franciliens, des actions sont en cours pour donner un statut aux mares et pour les intégrer dans les documents d'urbanisme. La protection N2h des éléments du paysage permet de les inscrire au patrimoine naturel. En Seine-et-Marne, 13 000 hectares ont ainsi été classés N2h ces dernières années. Des mares ont également été créées ou réhabilitées avec le concours des habitants et parfois des écoles, dans plusieurs communes rurales. En Seine-Saint-Denis, 30 mares forestières et prairiales ont été creusées et mises en eau dans le Parc du Sausset. Les gardes



Une mare rurale à Marcq (78)

et les visiteurs fréquentant le parc ont été associés à cette démarche. Tous participent également à leur suivi écologique.

Un inventaire des mares parisiennes est en cours d'actualisation : 40 nouvelles

mares s'ajouteront d'ici 2020 aux 21 déjà existantes. Il s'inscrit dans le « Plan biodiversité de Paris ». L'an dernier, cinq nouvelles mares ont été creusées dans la capitale. D'autres milieux humides de la ville voient leur potentiel écologique

Différents rôles dans l'histoire

Quand l'homme passe de chasseur cueilleur à éleveur agriculteur, il se sédentarise et quand il ne s'installe pas à proximité d'un cours d'eau, il creuse une mare sur place : les animaux de trait, qu'il vient de domestiquer ont en effet besoin de trois à quatre fois plus d'eau que ceux qui sont aux prés. Ces premiers aménagements de la nature, haies et mares, représentent une complicité que l'homme passe avec son milieu de vie.

Si les mares ont été creusées dans les villages pour servir d'abreuvoir et de station de nettoyage du bétail et parfois du matériel agricole, elles servaient également parfois pour l'approvisionnement en eau, pas toujours potable, pour alimenter le lavoir et pour lutter contre les incendies. Leur emplacement était choisi en fonction du relief et de la proximité d'une source ou d'un axe de ruissellement.

Par le passé, elles étaient banales dans les talwegs et les cartes IGN conservent parfois leurs traces. Leur usage s'est maintenu pendant plusieurs centaines d'années, avant l'arrivée des châteaux d'eau au cours du 19^e siècle. La mécanisation agricole au début du 20^e siècle les a fait disparaître avec les animaux de trait. Symboles du passé et souvent mises en cause pour insalubrité, nombre d'entre elles seront comblées et oubliées en quelques décennies.

Avec la nouvelle approche de la nature, dans les années 1970, des lois permettront de les préserver et de parfois de réhabiliter. Par la suite, elles seront l'objet d'études, valorisées, puis inscrites à la fois comme patrimoine vernaculaire et naturel dans les nouveaux documents d'urbanisme.

valorise un réservoir de biodiversité



© Christian Weiss

Jardin Serge Gainsbourg, Paris 19^e

pris en compte, comme les 167 fontaines et bassins décoratifs, les lagunes et les fossés ainsi que les 30 bassins écologiques, alimentés pour la plupart par les eaux de pluie et épurés naturellement par des plantes aquatiques.

Éducation à l'environnement

Les mares sont avant tout des réservoirs de biodiversité, des îlots de vie, puisqu'elles abritent environ 15 % d'espèces protégées dont beaucoup ne s'observent que dans ces milieux. Ce sont des refuges pour de nombreux amphibiens dont les populations sont partout menacées. Les mares jouent également un rôle épurateur des eaux de ruissellement grâce aux végétaux comme les typhas qui absorbent et dégradent les matières polluantes et les nitrates. Les mares stockent également les eaux pluviales des bassins versants. Elles peuvent atténuer les coulées de boues et les inondations. Enfin, ce sont des espaces pédagogiques favorisant l'éducation à l'environnement.

Christian Weiss
rédacteur à Liaison

© Christian Weiss

Définitions

Une mare est une étendue d'eau à renouvellement limitée, de taille variable qui n'excède pas 5 000 mètres carrés et dont la profondeur est au maximum de deux mètres, ce qui permet l'action du rayonnement solaire sur son lit et l'enracinement des plantes aquatiques.

Une mare de prairie résulte d'un creusement volontaire pour servir d'abreuvoir. Bien exposée à la lumière, elle abrite une flore et une faune riches. Souvent à proximité d'une exploitation agricole.

Une mare de culture ou de champ a été creusée pour faire office d'abreuvoir pour les animaux de trait en bordure de champ. Celles qui subsistent sont pol-

luées par les pesticides et les engrais, ce qui limite leur biodiversité.

La mare de forêt est la plus fréquente dans la région. Artificielle à la suite d'exploitation de meulière, de sablons, d'argiles ou d'autres roches ou même à la place de trous de bombe. L'ombrage et l'apport en humus par leur environnement la caractérisent. Pauvre en flore mais parfois riche en faune.

La mare de carrière se forme à la suite d'exploitation de roches ou d'extraction de graviers et sables. Souvent bien ensoleillée et à fort potentiel écologique.

La mare de bord de route a été creusée pour servir d'exutoire aux eaux de ruissellement à proximité des intersections routières. Close, elle est souvent polluée par le lessivage des hydrocarbures et des huiles rejetées par les véhicules motorisés. La mare d'ornement est souvent matérialisée et agrémentée de végétaux ou de poissons exotiques. Elle ne laisse que peu d'espace à la flore et la faune sauvages.

La mare de village se trouve au détour des villages et des fermes. Elle servait essentiellement d'abreuvoir ou de réserve contre les incendies.

La mouillière est d'origine naturelle dans les parties en dépression des champs argileux, c'est une petite zone humide régulièrement inondée en hiver et au printemps, mais temporaire. De grand intérêt écologique.

La mare de platière est présente temporairement, essentiellement sur les dalles de grès concaves. Elle abrite des plantes annuelles qui s'y adaptent, parfois des amphibiens et une petite faune endémique.



En forêt de Fontainebleau

Contre le prolongement de l'A104 par la RN 184 à travers la forêt de Saint-Germain-en-Laye

Les associations répondent ainsi à la solution proposée par le COPRA dans *Liaison* en octobre 2012 : un aménagement sur un axe nord-sud que refusent les habitants des environs de la sous-préfecture des Yvelines

La RN184 est une des routes qui causent le plus d'accidents en France. Il est donc hors de question de la transformer en route à grand gabarit dans sa traversée de la forêt de Saint-Germain. Elle serait alors une coupure est-ouest d'un massif pour lequel une procédure d'attribution du statut de forêt de protection est en cours.

L'intégrité des forêts périurbaines doit au contraire être préservée alors qu'elles sont trop souvent morcelées par les infrastructures routières et ferroviaires, ainsi que par l'urbanisation. Cette évolution met à mal la biodiversité en cassant les continuités écologiques. La forêt de Saint-Germain possède de nombreuses espèces végétales et animales de grand intérêt. Certaines plantes y sont très rares, comme le passage à feuille variable. Quarante-deux espèces d'oiseaux y nichent dont quatorze sont remarquables. La forêt comporte des milieux humides comme l'étang du Corra et plusieurs mares.

Contre l'îlot de chaleur

Comme tous les massifs d'Ile-de-France, la forêt de Saint-Germain permet à Paris et à la région de réduire le phénomène îlot de chaleur qui va s'accroître avec le changement climatique. Le meilleur moyen de lutter contre ce phénomène est d'accroître les zones boisées : si la surface des zones urbanisées d'Ile-de-France comportait 30 % de surfaces vertes, cela permettrait de réduire la température de 3° à 8° la nuit dans ces îlots.

Les forêts par les pollens qu'elles émettent sont aussi des déclencheurs de pluie rafraîchissante qui permettent d'abaisser



© Les Amis de la forêt de Saint-Germain

la température. Elles abritent les insectes et les oiseaux pollinisateurs, et sont la principale source de biodiversité en Ile-de-France.

Les forêts jouent également un rôle crucial en terme sociaux : loisirs, valeur paysagère, source de santé, ressourcement spirituel.

Facilement accessible

La forêt de Saint-Germain est facilement accessible puisque le RER A amène le promeneur directement à sa lisière. C'est le premier espace forestier capable d'offrir une telle biodiversité à proximité de Paris. Les Franciliens ne s'y trompent pas avec plus de deux millions de visites par an, un chiffre en constante augmentation. L'ONF en a fait un site d'accueil privilégié avec

quatre parcs forestiers aménagés de chemins et de pistes cavalières ou cyclables. Les Amis de la forêt de Saint-Germain veulent « défendre et préserver ce patrimoine inestimable aux portes de Paris, lui garder son caractère de vraie forêt, sans le transformer en bois de Boulogne. » Ils considèrent que « la proposition d'aménagement de la RN 184 pour se substituer au prolongement de l'A 104 est contraire aux intérêts écologiques, sociaux et économiques des Franciliens. »

Marguerite Vincenot

Les amis de la forêt de Saint-Germain et de Marly

DEMANDE D'ABONNEMENT

Je m'abonne à **Liaison** (un an, 8 à 10 numéros)

Nom :

Adresse :

Tél : Courriel :

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

IDFE vous aide à comprendre le SDRIF

Les cinq livrets du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) avec ses 692 pages et ses nombreuses cartes sont difficilement compréhensibles pour le « non initié » ce qui peut limiter sa participation citoyenne. IDFE vous propose ce dossier pour vous aider à élaborer votre avis et inciter le maximum de nos adhérents à en rédiger un. Même si le rapport d'enquête ne prend pas en compte votre avis, il doit indiquer comment s'est déroulé l'enquête et analyser vos observations ce qui doit informer au mieux le Tribunal administratif en cas de recours.

Téléchargeable sur www.idfe.org, rubrique SDRIF 2013

Les objectifs du SDRIF 2013

Ils ont pour principe un aménagement répondant aux critères du développement durable et se proposent de réduire la crise du logement et stimuler l'emploi, le tout en améliorant le cadre de vie et le bien-être des Franciliens. Les préconisations du SDRIF ne contraignent aucune ville à réaliser des aménagements si elle ne le souhaite pas.

La hiérarchie des documents d'urbanisme

Elle a été redéfinie récemment. Elle comporte deux volets, les dispositions s'imposant au SDRIF et les documents devant être compatibles avec lui et permettant sa mise en œuvre (voir p 10 du livret **Orientations réglementaires**).

Quelques chiffres du SDRIF à l'horizon 2030

	2013	2030
Démographie	11,5 millions	12,4 à 13,4 millions selon natalité et migration
Logements	Environ 5,5 millions	Environ 6,5 millions soit 70 000* logements nouveaux/an
Espaces à urbaniser	En 20 ans, surface urbanisée 1 900 ha/an	+ 29 225 ha soit 1 700 ha/an
Secteurs d'urbanisation		926 secteurs à fort potentiel - 736 secteurs préférentiels - 75 secteurs conditionnels
Densité de logements	Moyenne IDF 110 logements/ha agglomération centrale	Secteurs conditionnels + 10 % Secteurs préférentiels + 15 % mini 35/ha Borne 220 logements/ha** + 28 000 emplois/an
Emplois		Moyenne 2,5 - 3,8 à Paris et 3,1 dans le 92 - < à 2 dans le 77 et le 95
Ratio d'équilibre logements/emplois		Recherche et développement - Enseignement supérieur - PME innovante, Tourisme
Domaines à développer		Tram (T1 à T8) - Prolongation de métro et RER, GPE Bus à haut niveau de service - Lignes à grande vitesse
Réseaux de transports		930 gares et stations - 77 nouvelles GPE
Gares		2 300 ha parcs & jardins, 500 ha forêts
Espaces verts à créer		45 fronts urbains intérêt régional - 76 espaces de respiration
Espaces à préserver		158 continuités écologiques - 132 liaisons vertes 92 liaisons agricoles et forestières
Zones de développement		14 TIM (territoire d'intérêt métropolitain) zone de fort potentiel dans un bassin de vie 21 CDT (contrat de développement territorial) contrat entre les collectivités, la Région et l'Etat

* Dont 17 000 en compensation des logements disparus lors des aménagements.

** La borne 220 logements/ha est une limite pour les quartiers déjà denses mais ne signifie pas que l'on ne puisse avoir des densités supérieures.

La lecture des cartes : les secteurs d'urbanisation

Les deux cartes à examiner avec attention sont la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) et la carte de déclinaison de la CDGT. L'échelle au 1/150 000 et l'absence d'indication de lieux sur la CDGT rendent la lecture malaisée mais la CDGT peut être agrandie à volonté et ainsi permettre l'analyse de votre territoire. Faire très attention aux symboles qui sont ici très nombreux, les principaux utilisés pour la densification des logements sont précisés ci-contre.

Les espaces urbanisés



Espace urbanisé à optimiser



Quartier à densifier à proximité d'une gare



Secteur à fort potentiel de densification

A optimiser : augmentation de la population d'au moins 10 % (excepté si densité de logements dépasse 220 / ha).

A proximité de gares : dans un rayon de 500 m augmentation de la population d'au moins +15 %.

A fort potentiel : pas de limites de densification.

Les nouveaux espaces d'urbanisation



Secteur d'urbanisation préférentielle



Secteur d'urbanisation conditionnelle

Urbanisation préférentielle : au moins 35 logements/ha.

Urbanisation conditionnelle : à urbaniser seulement si des moyens de transport existent.



Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Cercle bleuté : secteurs desservis par des transports collectifs, urbanisation dans un rayon de 2 km autour de la gare, extension de 5 % de la surface urbanisée communale.



Pôle de centralité à conforter

Carré rouge : pôle de centralité des agglomérations, bassin de vie ou aires d'attractivité, extension de l'urbanisation de l'ordre de 5 % comme pour les gares.

IDFE vous aide à comprendre le SDRIF

De quoi se compose le dossier et sur quoi concentrer son analyse en priorité ?

L'épais dossier se compose :

1-d'un document de présentation générale de principes intitulé **vision régionale** ;

2-d'un document important entrant dans le cœur du projet intitulé **défis, projet spatial régional et objectifs**,

3-d'un document **orientations réglementaires** qui, accompagné de la **carte de destination générale des différentes parties du territoire** (CDGT), regroupe les éléments prescriptifs du projet de SDRIF s'imposant aux documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux (SCOT et PLU) qui devront être mis en compatibilité avec ces orientations.

4-d'un document de **propositions pour la mise en œuvre** ;

5-du document d'obligation légale d'**évaluation environnementale** du projet.

La CDGT est elle-même déclinée en 4 cartes thématiques dont la **carte des grandes entités géographiques du territoire** de portée normative qui établit une typologie des communes en fonctions des orientations qui les concernent.

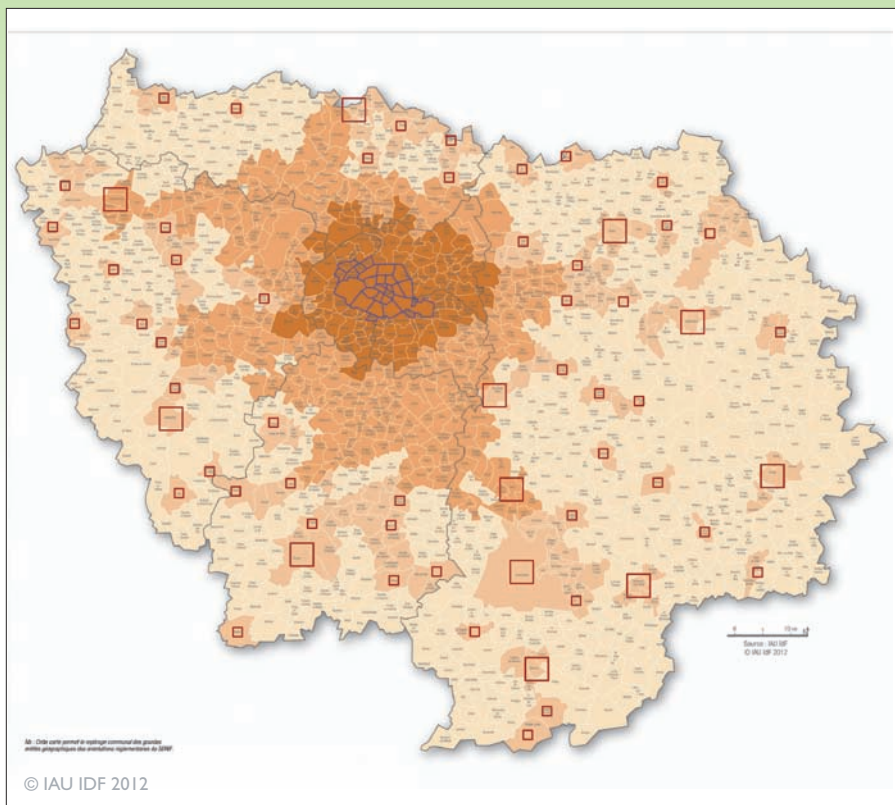
Une association s'intéressant en priorité à la partie du territoire régional où elle exerce ses activités, et ne disposant que d'un temps limité pour l'analyse du dossier, devra concentrer cette analyse

- sur la carte CDGT, et particulièrement **la carte des Grandes entités géographiques** où les noms des communes sont indiquées

- sur les **orientations réglementaires**. Le SDRIF permet des ouvertures à l'urbanisation mais n'y contraint pas.

- sur le livret **défis, projet spatial et objectifs**, repérer, dans la dernière partie de ce dossier, celui ou ceux des **14 territoires d'intérêt métropolitain** (TIM), 8 pour Paris et Petite Couronne (PPC) et 6 pour la Grande Couronne (GC) qui la concernent, et qui incluent les projets de **contrat de développement territorial** (CDT).

Grandes entités géographiques



Dans les **orientations réglementaires**, les associations trouveront en une cinquantaine de pages :

a) dans la rubrique **relier et structurer** les infrastructures de transport existantes ou en projet représentées sur la carte CDGT. La présentation dans le livret **propositions pour une mise en œuvre** p.18-23 est plus claire.

b) dans la rubrique **polariser et équilibrer**

- les différents niveaux des prescriptions quantifiées de densification des espaces urbanisés et leur représentation sur la carte CDGT par des pastilles rouges, ou un quadrillage plus ou moins foncé suivant la plus ou moins grande proximité des gares et stations de TCSP ;

- les prescriptions relatives aux espaces à urbaniser et leur représentation sur la carte CDGT par des pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle,

des cercles traçant le potentiel d'urbanisation des secteurs de développement à proximité des gares, et l'indication des pôles de centralité à conforter, ainsi que les prescriptions d'extension modérée des bourgs, villages et hameaux ;

c) dans la rubrique **préserver et valoriser** les prescriptions relatives aux fronts urbains, aux espaces agricoles, aux espaces boisés et naturels, aux espaces verts et de loisirs, aux continuités agricoles, forestières et écologiques, et aux fleuves et espaces en eau.

Outre, le dossier proprement dit du SDRIF, les associations ont intérêt à lire attentivement les avis des personnes publiques associées et celui de l'Autorité Environnementale.

IDFE vous aide à comprendre le SDRIF

Grande couronne

C'est l'ensemble de 1 157 communes qui entourent le « cœur » et « l'agglomération centrale » soient les « agglomérations des pôles de centralité » (198 communes), les 290 villes et les bourgs-villages et hameaux (BVH 669 communes) tels qu'ils figurent sur la carte **les grandes entités géographiques**. L'objectif est bien d'accroître de façon significative la capacité d'accueil tout en accordant la priorité à la limitation de la consommation d'espaces et en veillant à ce que les nouveaux espaces d'urbanisation soient maîtrisés, denses et en lien avec une desserte et une offre d'équipements (**DPSO**, 3-1p.85-87, un effort de construction sans précédent). On sera attentif localement, compte tenu des caractéristiques de chaque territoire, à sa capacité de croître sans dommage et au respect des exigences environnementales (se référer au tableau p. 172-174 de **l'évaluation environnementale**).

Chapitre : polariser et équilibrer

On surveillera plus particulièrement les « nouveaux espaces d'urbanisation » et « les capacités d'urbanisation non carto-

graphiées », tous deux soumis au principe de construction en continuité et qui portent sur :

- les secteurs de développement autour des gares (on relèvera que la **CDGT** signale l'ensemble des gares du réseau francilien et pas seulement celles du futur Grand Paris Express) ; la constructibilité est définie dans le tableau p.9 de ce numéro.

- Les agglomérations de pôles de centralité à conforter représentés par des carres rouges, particulièrement nombreux dans le 77. L'objectif est *d'éviter l'accroissement des déplacements en polarisant l'espace rural*. A l'horizon 2030, une extension de 5% de l'espace urbanisé est possible. S'assurer que la desserte par transports collectifs et l'offre d'équipements et de services permettent cette croissance et que cela va avec la possibilité d'augmentation de l'emploi local.

- Une extension modérée des BVH de 5% est également possible en respectant les espaces de respiration, visant à la compacité et où la construction doit s'effectuer « prioritairement » à l'intérieur des tissus urbains existants.

- Bien lire dans **l'évaluation environnementale** le chapitre 5 (**justification des choix, répartition infra régionale du développement urbain**) pour trouver des arguments.

Chapitre : préserver et valoriser

A regarder de près : le tracé des fronts urbains (intangibles en principe) la préservation des espaces agricoles, naturels, forestiers et les continuités écologiques. A noter que le SDRIF ne respecte ni la Loi Grenelle 2 ni la Loi de modernisation de l'agriculture « réduire de 50 % le rythme de consommation des terres agricoles d'ici 2020 ».

Le volume **Défis, projet spatial régional et objectifs** dans son chapitre 5-14, rassemble tous les PNR dans un seul TIM.

Le premier contrôle à opérer sera celui de la compatibilité des dispositions du SDRIF avec les Chartes. Ces territoires sont considérés comme lieux privilégiés du développement durable. Ils sont toutefois invités à participer à l'effort régional en faveur du logement.

Un exemple de mobilisation citoyenne en Yvelines

AGRICULTURE • INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES • URBANISATION
ZONES D'ACTIVITÉS • TRANSPORTS...

Schéma Directeur
de la Région Ile de France

SDRIF
2013
YVELINES

**Quels enjeux pour
nos communes ?**

Le nouveau SDRIF doit entrer en vigueur en 2013.
Il sera à l'origine de nouvelles orientations pour les transports,
le logement, le développement économique et l'environnement.

Votre commune est concernée par le SDRIF

**RÉUNION PUBLIQUE
D'INFORMATION**

22 MARS 2013
Salle des Fêtes des Mesnuls • 20H30

Présentation par **Marc Rémond**, membre du Conseil Economique,
Social et Environnemental Régional d'Ile de France. **Questions du public.**
Organisée par **SEMI** Groupement des Mesnuls
en partenariat avec **JADE** (Union des Associations de Défense de l'Environnement).
Faites parvenir vos questions à sdri@semi-yvelines.com - 06 82 65 22 94.
Vous pouvez télécharger le projet de SDRIF via <http://www.bcdiffance.fr>

Afin de mobiliser localement, suivez l'exemple des associations de protection de l'environnement membres du Collectif JADE (Jonction des Associations de défense de l'environnement) du Sud Yvelines : **l'organisation de réunions publiques** d'information afin de :

- faire une présentation du projet de SDRIF en extrayant l'essentiel de ce document très dense (4 volumes – plus de 600 pages),
- exposer l'impact du futur SDRIF sur l'aménagement du territoire « à la porte de notre commune »

Cette initiative permet d'une part de sensibiliser sur le sujet les personnes présentes (ce qui permettra leur participation « avisée » à l'enquête publique sur le SDRIF), d'autre part d'espérer qu'elles soient des relais auprès de la population. Enfin, la présence d'un certain nombre d'élus à ces réunions met en évidence une recherche d'informations de leur part et conforte notre conviction que nos associations ont la possibilité de nouer un dialogue avec eux dès lors qu'elles arrivent à leur faire partager leurs réflexions et leurs travaux d'analyse et de synthèse.

Dominique Duval
Présidente de JADE,
<http://www.jade-asso.fr>

IDFE vous aide à comprendre le SDRIF

Paris et la Petite couronne (PPC)

Ensemble de 124 communes réparties en 4 départements dont deux dépassent 1,5 millions d'habitants.

Pour l'agglomération centrale, l'augmentation de la population pourrait varier de 475 000 à 1 million (INSEE) à l'horizon 2030.

Pour la PPC, la proportion de logements à construire annuellement est de 52,7 % des 70 000 prévus par le SDRIF. Rapporté à la surface du département, l'effort de construction de chaque département est modéré dans le Val-de-Marne, sensiblement identique entre Paris et la Seine-Saint-Denis et relativement élevé dans les Hauts-de-Seine qui a beaucoup construit de 1995-2009 dépassant les prévisions du SDRIF 1994.

La construction en PPC de 36 885 logements par an suggère une augmentation annuelle de population d'environ 85 000 personnes et à l'horizon 2030 de 1 442 000 habitants, résultat fort éloigné de la démographie prévisionnelle et ne peut s'entendre que s'il y a une forte rénovation des anciens logements et un desserrement des familles.

Les 3 départements de la PPC ont chacun décliné, ville par ville, le nombre de logements annuels à construire avec la répartition entre logements sociaux (30 % des logements neufs construits) et des logements en accessibilité. Ces données

sont consultables au niveau de chaque département et permettent de se rendre compte de l'impact des zones à urbaniser et des effets « gares anciennes » et « gares nouvelles ».

En PPC, c'est le foncier non bâti qui est rare et donc cher, il faut donc identifier les zones constructibles ville par ville et examiner leurs impacts sur le cadre de vie et l'environnement des citoyens tout en ayant une perspective plus élargie à deux niveaux, le département et la région.

Les transports

Concernant le Grand Paris Express, seule la première boucle intéresse la PPC, voir l'emplacement des gares et le rayon de 500 m autour qui sera la zone à densifier. Vérifier si des aires de stockage et d'élimination des déchets de chantiers sont bien prévues sur vos territoires et les moyens à mettre en œuvre pour transporter ces déchets.

Pour les nouveaux Tram, vérifier s'ils passent dans des espaces verts et demander fortement que les ateliers d'entretien et les gares de départ et d'arrivées n'empiètent pas sur des espaces de nature.

Nature à protéger

L'agglomération centrale francilienne est

la métropole capitale la plus pauvre d'Europe en espaces verts. La préconisation de l'OMS est de 12 m² par habitant à 10 minutes de marche à pied. La relation entre santé et espaces verts est totalement démontrée. Paris et toutes les villes de sa frontière sont très en-dessous de la préconisation OMS... Il faut donc être vigilant sur les projets à la fois d'infrastructures (tram, BHNS, écoles, stades, routes...) et de logements afin qu'ils ne s'étalent pas sur des espaces de nature. Il faut exiger la sanctuarisation de ces territoires. L'eau en ville doit être intégrée et protégée afin de réduire les îlots de chaleur.

La logistique urbaine

Les gares ferroviaires avaient des aires marchandises, la plupart inutilisées actuellement. Il faut éviter que ces zones soient totalement prises pour des aménagements autres que le stockage des marchandises et des matériaux de construction-déconstruction. Nos enfants en auront besoin en cas de pénurie de carburants.

Conclusion

L'enquête publique se déroulera du 28 mars au 30 avril 2013. A peine 5 semaines, c'est très peu compte-tenu de la lourdeur du dossier. Une fois de plus, nous interpellons tous les responsables politiques... mais aussi hauts fonctionnaires. Au 21^e siècle, à l'heure d'internet et de sa puissance de transmission, minimiser ainsi le rôle des citoyens est soit du mépris soit de l'inconscience. La gouvernance à trois, Etat, Région, Métropole de Paris, préconisée le 6 mars par le Premier ministre ne va pas simplifier la mise en œuvre du SDRIF 2013-2030. Ce dernier mettra en jeu des aménagements impactant la vie de nos enfants et petits-enfants... Ceux-ci nous reprocheront de ne pas nous être suffisamment mobilisés en 2013.

Démographie de la PPC

	Habitants	Surface (ha)	Densité habitants/ha	Surface habitat Collectif 2008	% habitat* collectif/surface totale
Paris	2 182 200	10 537	207,1	4 059	38,5
Hauts-de-Seine	1 539 900	17 559	87,7	3 849	21,9
Seine-Saint-Denis	1 492 000	23 684	63,0	2 740	11,6
Val-de-Marne	1 297 800	24 487	53,0	2 769	11,3

*Hors équipements publics, bureaux, industries...

Evolution du nombre de logements en PPC

	Evolution du nombre de logements construits par an		Objectifs TOL* Territorialisation de l'offre de logement	Effort objectif/surface département
	1995-1999	2005-2009		
Paris	6 175	3 211	4 500	0,43
Hauts-de-Seine	8 616	6 262	11 600	0,66
Seine-Saint-Denis	3 924	6 231	11 641	0,49
Val-de-Marne	5 195	5 137	9 144	0,37

Dossier réalisé par Dominique Duval, Catherine Giobellina, Agnès Popelin, Daniel Hannotiaux, Jacques Dauphin, Jacques Manesse, Bernard Loup, Harm Smit, Bernard Garmirian, Michel Riottot

IDFE, 54 avenue Edison, 75013 Paris. | 01 45 82 42 34 | idfe.liaison@gmail.com | www.idfe.org

La justice donne raison aux associations sur l'extension du stade de Roland Garros

Les juges ont infligé un sérieux revers au projet d'extension du stade Roland Garros. Leur décision peut permettre d'éviter l'annexion du jardin des serres d'Auteuil et des deux derniers stades dédiés au sport de proximité du sud du 16^e arrondissement

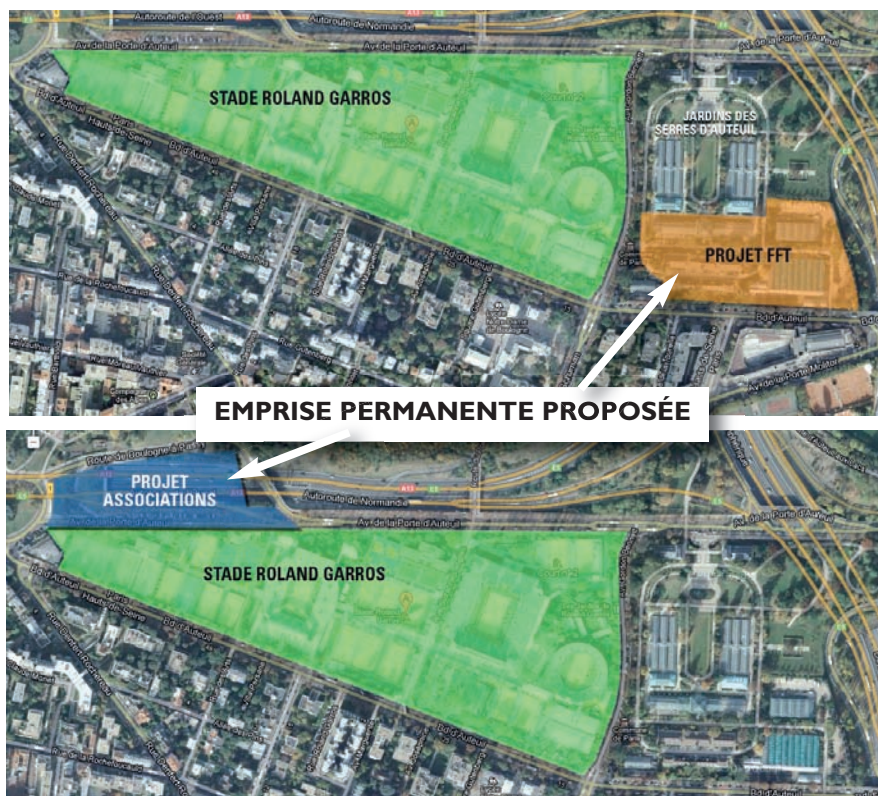
Le tribunal administratif a jugé, le 28 février, illégale la délibération municipale accordant aux organisateurs du tournoi de tennis 12,5 hectares en plein cœur du Bois de Boulogne. Il enjoint à la Ville de Paris de résilier la nouvelle concession domaniale accordée à la fédération française de tennis (FFT). Le tribunal administratif a suivi la recommandation du rapporteur public. Celui-ci préconisait l'annulation de la délibération de juillet 2011 validant la convention d'occupation du domaine public au profit de la FFT. Le tribunal a motivé sa décision en relevant le défaut d'information des conseillers de Paris sur la protection du jardin botanique des serres d'Auteuil au titre des monuments historiques, et ses conséquences sur la convention ainsi que sur le montant de la redevance versée par la FFT à la Ville « manifestement insuffisant au regard des avantages de toute nature consentis ».

Appel du jugement

La ténacité du collectif Auteuil les Princes (CAP) et de la coordination pour la sauvegarde du Bois de Boulogne, tous deux administrateurs d'IDFE, associée à ce recours, vient d'être ainsi saluée par les juges. Déterminée à faire aboutir ce beau projet malgré l'accumulation des obstacles juridiques, l'envolée des coûts du projet et les retards sur le calendrier initial, la Ville et la FFT ont annoncé qu'elles feraient appel du jugement et qu'elles demanderaient un sursis à exécution.

En choisissant en février 2011 de s'étendre sur Paris plutôt que de déménager à Versailles, Gonesse ou Marne La Vallée, la FFT prenait le contre-pied des autres tournois du grand chelem, tous installés hors des murs de leur capitale. Balayant les arguments des associations de défense de l'environnement, elle annonçait l'inauguration de son nouveau stade pour 2016.

Depuis, une concertation organisée pendant six mois par la commission nationale du débat public, l'allongement de l'enquête publique sur la révision simplifiée du PLU



ont contraint la FFT à retarder la livraison du stade pour 2018, voire 2019, et à une réévaluation du montant global du projet passé de 273 millions d'euros à 340 millions.

Un contre-projet

Soutenu par ICOMOS IFLA, expert auprès de l'UNESCO, un collectif de trente associations de défense de l'environnement et du patrimoine s'est constitué avec Ile-de-France Environnement, France nature environnement, les Vieilles maisons françaises et la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France. Il a présenté, à l'occasion d'une conférence de presse, le 5 mars, une alternative à la FFT. En s'appuyant sur une étude d'un groupe d'experts en infrastructures routières, le collectif propose une couverture partielle et évolutive de l'autoroute A13 ainsi que la privatisation d'une voie longeant le site.

Cette solution dégagerait des terrains de 13 000 mètres carrés continus au nord du stade actuel, soit plus que les 9 400 mètres carrés, isolés par une rue, initialement prévus dans le jardin botanique. L'extension du stade serait ainsi mieux insérée dans le cadre urbain existant. La continuité écologique avec le Bois de Boulogne serait assurée avec une gestion des flux de circulation, un respect des protections légales et réglementaires régissant ce territoire, une réduction de l'artificialisation des espaces naturels en accord avec les prescriptions du Grenelle de l'environnement.

Le coût du projet proposé par les associations serait de 52 millions d'euros. Il pourrait être facilement financé par les 60 millions d'euros de bénéfices engrangés chaque année par les Internationaux de tennis.

Agnès Popelin

Présidente du CAP-collectif Auteuil les Princes

www.cap-auteuil-lesprinces.com

Le jardin des Tuileries est trop utilisé pour des manifestations commerciales

L'établissement public du musée du Louvre exploite une partie importante d'un espace visité par 14 millions de personnes chaque année. Avec pour conséquence des nuisances et des détériorations

Côté jardin, tout est beau. Les Tuileries sont un lieu prestigieux. Dessiné par Le Nôtre, dont on célèbre cette année le quatre centième anniversaire de la naissance, et inscrit dans le périmètre des bords de Seine au Patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO, cet espace suscite l'admiration des 14 millions de visiteurs français ou étrangers qui le parcourent chaque année. L'établissement public du musée du Louvre qui gère le jardin des Tuileries depuis 2005 peut à juste titre parler d'un « patrimoine historique d'exception ». Mais côté cour, c'est tout autre chose. C'est une vision bien différente que l'établissement public occulte d'ailleurs complètement dans sa communication, que ce soit sur son site internet ou dans les belles brochures qu'il diffuse. On est en effet loin de l'image d'Épinal. L'exploitation commerciale depuis plus de 20 ans d'une partie non négligeable du jardin (essentiellement l'esplanade des Feuillants et le carré du Sanglier) confisque à la promenade et à la détente un bien public plusieurs mois par an et principalement pendant la belle saison.

Shampoings, rallyes et mariages

La fête foraine qui d'année en année se transforme un peu plus en Luna Park s'y installe plus de deux mois durant l'été, avec des nuisances sonores bien établies et dans des conditions d'hygiène et de sécurité qui mériteraient sans doute une plus grande attention de la part des autorités. D'autres manifestations purement commerciales s'y déroulent régulièrement dont l'objet est fort éloigné de la vocation de ce patrimoine historique : lancement d'une gamme de shampoing pour 4 000 coiffeurs, départ de rallyes automobiles sponsorisés par une marque d'huile de moteur, etc. Le jardin est aussi loué pour des manifestations très privées réservées à quelques « happy fews ». On se souvient avec effroi du mariage « bling-bling » de la fille de M. Mittal, le magnat



Côté cour : le spectacle désolant d'une exploitation commerciale

indien de l'acier ou des 20 ans de Canal plus, avec leurs tapages nocturnes.

Dégradations

Tous ces événements évidemment jamais annoncés par l'établissement public (est-ce par gêne ou par pudeur ?) donnent lieu à de gigantesques chantiers de montage et de démontage d'impressionnants chapiteaux atteignant parfois 10 mètres de haut et défigurant pendant de longs mois le jardin et ses perspectives. Complétant le décor, des chaufferies extérieures hideuses et volumineuses sont installées pour garantir le confort aux défilés de mode très privés. Des poids lourds prennent possession des fragiles voies pour livrer l'imposant matériel, de jour comme de nuit, au mépris de la législation et des nuisances sonores. Rien d'étonnant qu'au départ de chaque manifestation (en attendant la suivante), le spectacle soit désolant. Les dégradations sont souvent spectaculaires pour le sol des



Côté jardin : la beauté et le calme d'un lieu historique d'exception

allées transformées en ornières voire en fondrières.

La politique commerciale de l'établissement public du musée du Louvre dénature ce fleuron du patrimoine culturel de la France qui mériterait un peu plus de respect et de considération.

Patrick Légeron
Secrétaire générale de l'association
Les amis des Tuileries
amisdestuileries@wanadoo.fr

Les partisans de la Petite Ceinture ferroviaire veulent relancer le débat sur sa réouverture

Une concertation, malheureusement incomplète, a été engagée sur l'avenir de cette infrastructure abandonnée à la nature. Des décisions devront être prises avant le mois de juin

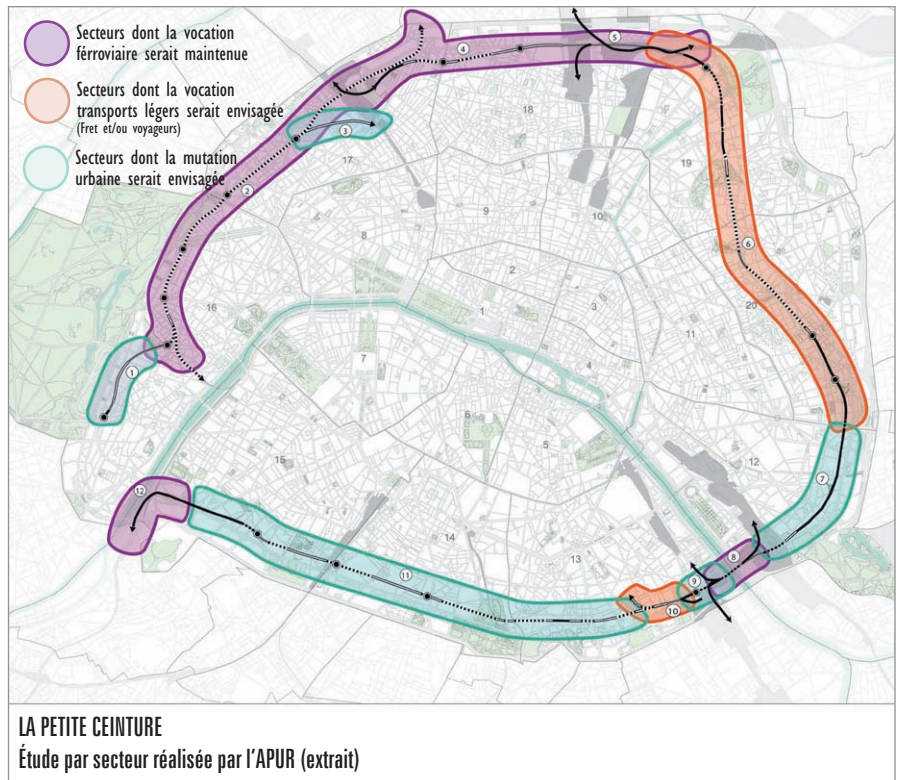
Après trois semaines de concertation, un séminaire a réuni, le 14 février, à la Mairie de Paris, les associations et des acteurs institutionnels et professionnels concernés par le devenir de la Petite Ceinture, cette voie ferrée désaffectée qui fait encore partiellement le tour de la capitale. Cette réunion, prélude à la réalisation d'un document sur l'avenir de cette infrastructure, souffrait de l'absence de représentants du Conseil régional et du Syndicat des transports d'Ile-de-France, partisans de la réversibilité de tout aménagement et du maintien de sa vocation ferroviaire.

La Petite Ceinture a été abandonnée par les voyageurs à partir de 1934 en raison du succès du métro, puis elle a cessé d'être utilisée pour le fret en 1993. Mais elle séduit toujours ses riverains et qui se préoccupent de son avenir. Ses voies en tranchée ont été colonisées par les plantes vagabondes qui l'ont parée de paysages, de fleurs échappées des jardins, de niches écologiques pour la faune. Elle offre à son voisinage des jardins partagés ou pédagogiques, des espaces sportifs, des ateliers d'artiste, des sentiers nature, des bistrotts et des services sociaux.

Projets de déclassement

La convention entre la Ville de Paris et Réseau ferré de France (RFF) propriétaire des voies, pour l'entretien du site, prendra fin en juin. Plusieurs projets visent à déclasser une partie de ses sections essentiellement au sud de la ligne. Des associations d'usagers, des naturalistes s'inquiètent de décisions d'aménagement qui pourraient interdire tout retour à une utilisation ferroviaire de la ligne.

Elles soulignent par ailleurs l'incompatibilité de l'abandon de cet usage avec le schéma de cohérence écologique du Schéma directeur de la région Ile-de-France. La trame verte et bleue constituée par ce corridor écologique alternant espaces verts et zones humides contribue à favoriser la biodiversité en ville. La réha-



bilitation de la circulation ferroviaire serait tout à fait compatible avec la nature environnante, moyennant quelques précautions, selon les écologistes invités.

Selon les associations, la rareté des espaces disponibles dans la capitale et l'engouement des Parisiens pour les transports en commun font de la Petite Ceinture une chance d'améliorer le réseau existant. Des plateformes logistiques, relayées par des véhicules électriques, permettraient de distribuer des marchandises dans Paris. Les ouvrages d'art, la remise en service des gares et la diversité des sites traversés représentent un véritable enjeu patrimonial. Déjà, les chantiers d'insertion qui participent à l'entretien de la Petite Ceinture favorisent une cohésion sociale, tout comme les jardins partagés qui l'émaillent.

Christian Weiss
rédacteur à Liaison

<http://lapetiteceinture.jenparle.net/>

32 kilomètres

La Petite Ceinture est une ancienne ligne de chemin de fer à double voie, longue d'environ 32 kilomètres, qui encerclait Paris à l'intérieur des boulevards des Maréchaux. Construite entre 1852 et 1869, elle transportait marchandises et voyageurs au fil de ses 29 stations jusqu'en 1934. A cette date, le trafic voyageur fut remplacé par une ligne de bus du même nom (PC) sur les boulevards des Maréchaux. Seul le tronçon allant de Pont-Cardinet à Porte d'Auteuil fonctionna jusqu'en 1985 avant d'être, en partie, raccordé à la ligne C du RER.

Aujourd'hui, les voies ferrées de la Petite Ceinture sont désaffectées dans leur majeure partie. Seule, dans le nord de Paris, une partie du réseau est encore raccordée aux gares de l'Est et du Nord, et sert occasionnellement au trafic de matériel ferroviaire et de fret. Sur son tracé, on recense 24 ponts rues, 36 ponts-rails, des passerelles, 2 viaducs, des têtes de tunnel, 4 types de gare. Le parcours est en majorité en tranchée.

Plusieurs associations s'opposent à la suppression de la ligne tangentielle du RER Juvisy-Versailles

Le projet de tram-train entre Massy et Evry risque de conduire à la suppression d'une des rares lignes de banlieue à banlieue de la région. La SNCF évoque des difficultés à gérer le trafic sur le réseau existant

Le tram-train Massy-Évry (TTME) devrait entraîner la disparition du RER-C8 Juvisy-Versailles. Mais l'enquête d'utilité publique qui s'est achevée le 11 janvier ne fait qu'une mention très discrète de cette suppression dans un dossier de 2 000 pages.

Le projet de TTME est destiné à relier deux pôles économiques de l'Essonne en facilitant les déplacements de banlieue à banlieue par un mode de transport alternatif à la voiture particulière. C'est effectivement une nouvelle ligne de transport pour la partie tramway de Petit-Vaux à Évry mais pas pour la partie train de Petit-Vaux à Massy. Sur ce trajet, le service existe actuellement. Il est assuré par une des rares lignes tangentielles franciliennes, le RER-C8, entre Juvisy-sur-Orge et Versailles-Chantiers. Elle relie ainsi la troisième gare de banlieue (55 000 voyageurs par jour) à la deuxième (70 000 voyageurs par jour) sans passer par Paris.

Gestion artisanale

Le TTME doit « se substituer » à cette liaison jusqu'à Massy, la prolongation vers Versailles étant seulement « à l'étude ». En réalité, ce projet revient à supprimer le RER-C8. En 2009, lors de la concertation dans le cadre du débat public, la SNCF et le STIF ont déclaré que le RER-C était trop « compliqué à gérer ». Ils évoquaient une gestion du réseau tentaculaire que la suppression de la ligne régionale Juvisy-Versailles permettrait de simplifier.

La véritable raison est ailleurs. La gestion du trafic RER est faite de façon artisanale car la SNCF ne dispose pas d'outils informatiques capables de le réguler. Amputer une ligne pour résoudre les problèmes de régulation du réseau est inacceptable pour les 30 000 voyageurs quotidiens qui l'empruntent.

Depuis 2009, les associations Tangentielle 8 et Élan-Savigny Environnement alertent les pouvoirs publics, les instances administratives et politiques du STIF, sur l'aberration



L'ours Juvers (pour Juvisy-Versailles) manifestant contre la suppression de la ligne RER-C8 en 2010.

d'une telle suppression. Pour l'heure, les Franciliens ont la possibilité d'effectuer de longs trajets transversaux en n'ayant aucun changement entre Juvisy et Versailles-Chantiers, un seul s'ils sont en transit dans l'une de ces deux gares d'interconnexion avec le réseau transilien.

Avec le TTME, pour faire le trajet Juvisy-Versailles, les voyageurs devront prendre le RER-C de Juvisy à Épinay-sur-Orge, puis embarquer dans le TTME jusqu'à Massy, et enfin emprunter à nouveau le RER-C de Massy à Versailles. Les deux ruptures de charge imposées sont une régression dans l'offre de transport.

« Titine »

La SNCF a admis qu'il est techniquement possible de créer le TTME sans supprimer le Juvisy-Versailles. Ainsi, la question des hauteurs de quai différentes est aisément soluble : il est possible de réaliser des quais tram en prolongement des quais train. Les associations demandent que soit conservée et modernisée cette ligne, jadis appelée affect-



En gare de Gragny-Balizy, un train Vick en sursis...

tueusement « Titine », faisant la navette entre deux des plus grandes gares de banlieue. Présenté avec la suppression sournoise de la ligne 8 du RER-C, le projet de tram-train Massy-Évry dessert l'intérêt général. Les associations ont été rejointes par la fédération Essonne nature environnement (ENE) dans leur volonté de s'opposer à la suppression programmée d'un barreau ferroviaire tangentiel.

Sylvie Monnotte-Mérigot
présidente d'Élan - Savigny Environnement
secrétaire générale adjointe d'ENE
www.elan-savigny-environnement.org
www.ene91.fr

Pierre Jacquemard
président de Tangentielle 8
www.tangentielle8.fr

Romainville refuse toujours le projet d'usine de traitement des déchets

Après un moratoire, les riverains s'opposent à la réalisation d'un centre utilisant la méthode du tri mécano-biologique. Ils estiment que leurs demandes et leurs propositions n'ont pas été prises en compte

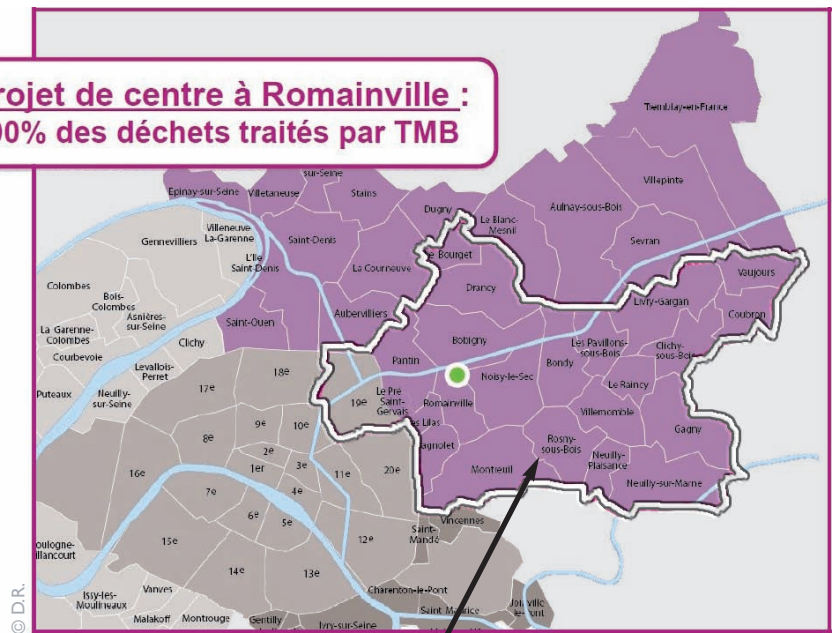
Le projet de centre multifilière de traitement des déchets, à Romainville et à Bobigny, en Seine-Saint-Denis continue à susciter l'opposition de la population. Le 19 décembre 2012, le Syndicat de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne (Syctom) a demandé la réduction de la capacité de traitement de l'usine, mais les principaux acteurs du comité de pilotage constitué de conseils de quartier, d'associations, dont Environnement 93, du conseil de développement d'Est-Ensemble, du Syctom et des quatre communes directement concernées, refusent d'en rester là. Dans cette résolution le Syctom évite en effet de rappeler que son projet a avant tout été rejeté pour sa technologie liée au procédé de tri mécano-biologique (TMB).

Une réunion publique en février 2012 à Romainville avait révélé le projet d'une usine « hors normes ». Une enquête publique bâclée n'avait pas permis aux riverains et aux élus d'en comprendre les enjeux. Pour engager la concertation négligée par le Syctom, un moratoire de six mois a alors été imposé par la communauté d'agglomération Est Ensemble (Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré St Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy le Sec, Pantin, Romainville) accompagné d'un audit du projet.

Engagements

Celui-ci n'est pas conforme aux attentes des habitants et des associations en raison de l'absence des relevés de décision des réunions, des visites de sites équivalents au projet du Syctom à Romainville, des ateliers animés par des experts, des communications vers les habitants. Le Syctom persiste dans sa volonté de mettre en place la technologie du TMB. Ni le président du comité de pilotage, ni le garant installé pour assurer l'indépendance de cet audit, n'ont pu mettre en

**Projet de centre à Romainville :
100% des déchets traités par TMB**



Bassin de collectes des ordures ménagères à traiter sur Romainville

place les moyens nécessaires au respect de ces engagements.

L'INERIS, dans une étude d'impact, a mis en évidence les lacunes des dossiers du Syctom, alors que ses conclusions affirment que les risques techniques et sanitaires, les nuisances olfactives, certains éléments de la réglementation ont été ignorés, oubliés ou sous estimés.

Inefficacité

Une autre étude du cabinet Erep, à partir de relevés sur les composts issus d'autres usines à technologie TMB, démontre clairement l'inefficacité de cette méthode. Elle entretient également la confusion sur la valorisation du méthane produit et la consommation énergétique de la future usine. L'importance de l'accidentologie démontre par ailleurs que la technologie TMB est à l'origine de risques importants. Malgré tout, Erep affirme que ce projet est la bonne solution pour le territoire, alors que les habitants et les associations ont réfuté l'ensemble de ces conclusions.

Plusieurs réunions publiques ont rappelé la volonté de la population de participer concrètement à la mise en place de solutions pour la collecte et le traitement de leurs déchets ménagers. Les habitants du territoire estiment que leurs demandes et propositions n'ont pas été prises en compte au cours des derniers mois et ils dénoncent les appuis de dernière minute apportés au Syctom par l'ADEME, par GrDF et par le conseil régional. Et la proposition du Syctom d'établir une « charte intercommunale de qualité environnementale », sous le contrôle du comité de pilotage actuel, apparaît comme une nouvelle provocation aux yeux des habitants de Seine-Saint-Denis.

Francis Redon

président d'Environnement 93
www.environnement93.fr

La cité-jardin de Livry-Gargan est menacée par les projets immobiliers de la municipalité

Ce patrimoine témoigne d'une organisation urbaine inspirée du modèle britannique. Sa valeur architecturale est reconnue par les spécialistes. Une grande partie des constructions de ce type ont été préservées dans la région

La cité-jardin de Livry-Gargan (Seine-Saint-Denis) est menacée de destruction. La municipalité souhaite y construire un nouvel ensemble immobilier.

aux jeunes enfants de jouer sous la surveillance facile des parents ».

Les pavillons sont construits en brique enduite d'un crépi tyrolien de couleur

réalisées dans la région parisienne. Dans les Hauts-de-Seine, certaines ont bénéficié de politiques de réhabilitations comme à Gennevilliers et à Suresnes. En Seine-Saint-Denis,



© Michel Glevarec

Les maisons sont murées au fur et à mesure du départ de certains locataires. Des propositions de relogement pour les habitants encore sur place montrent la volonté de la ville de faire disparaître ce patrimoine.

Le lotissement actuel fait partie de l'ensemble du domaine autrefois dédié à l'usine de la Poudrerie. Cette cité-jardin est une commande du ministère de la Guerre à l'Office public d'HBM de l'ancien département de la Seine-et-Oise, en 1933, pour loger les ouvriers et employés de la Poudrerie de Sevran. L'architecte Hector Caignard de Mailly a ainsi construit 27 logements dans des pavillons groupés par deux, quatre ou six, créant un clos et une petite place en cœur d'îlot. L'entrée du clos s'opère de manière discrète par une petite voie encadrée de deux pavillons en façade principale sur l'avenue de la Poudrerie. Au plus près de l'entrée de la poudrerie est installé un magasin avec un logement. L'architecte a ainsi adopté une disposition chère aux Britanniques : « Les maisons seront groupées autour d'un espace libre central permettant

ocre jaune. Les fondations et soubassements sont en meulière. Les couvertures sont en tuile mécanique sur charpente bois. Le bon niveau de viabilisation a permis d'offrir dès l'origine un bon niveau de confort et d'hygiène pour chaque logement : tout à l'égout, gaz, lumière dans toutes les pièces.

Jardins privés

Au départ, les habitants travaillent à la Poudrerie et tous se connaissent. La plupart des corps de métier sont présents : garde, infirmier, vagemestre, ouvrier de fabrication, magasinier. Les jardins privés, entourés de clôtures basses, ont un rôle important pour la qualité de vie et la cohésion sociale. Des événements festifs sont organisés dans les années 1950 comme la fête du 14 juillet. On procède alors à l'élection du maire de la cité. Il défile avec son cortège dans les rues situées entre l'avenue de la Poudrerie et la place de la Libération. Un bal clôture la journée.

Quarante-cinq cités de ce type ont été

quelques-unes ont été régulièrement entretenues à Stains et au Pré-Saint-Gervais. D'autres ont été partiellement détruites à Drancy et aux Lilas. Certaines ont même été classées au titre des monuments historiques et bâtiments protégés comme à Saint-Germain-en-Laye.

Cette cité est inscrite dans l'atlas du patrimoine de la Seine-Saint-Denis. Sa valeur est reconnue par le bureau du patrimoine du département, par l'inspectrice des sites de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie et par l'architecte des Bâtiments de France. Ils ont proposé de l'inclure dans la réflexion qui devrait présider à l'extension du classement. C'est donc tout un ensemble historique et architectural qu'il faut sauver.

Michel Glevarec

Les amis du Parc forestier de la Poudrerie

Les défenseurs du lac de Beaumont-sur-Oise demandent des enquêtes indépendantes

Les associations de protection de l'environnement s'opposent depuis 2006 à la mise en décharge du lac de Beaumont-sur-Oise. Elles dénoncent l'insuffisance des études d'impact réalisées par les bureaux d'études

En aval de la vallée de l'Ysieux, aux portes de Beaumont-sur-Oise (Val d'Oise), une ancienne carrière de craie est devenue au fil des ans un site boisé remarquable de 27 hectares. En son centre, un lac de 600 mètres de long s'étend sur 13 hectares. Le site abrite un millier d'espèces, dont plus de 80 protégées. Une gigantesque frayère à characées (algues d'eau douce) y a trouvé sa place. Cette biodiversité remarquable a pour origine la qualité exceptionnelle des eaux, potables, de ce lac.

du Val-d'Oise avait délivré un arrêté d'autorisation de mise en décharge. Une décision condamnée, en référé, par le Conseil d'État en 2010 en raison de l'insuffisance de l'étude d'impact. Ce jugement a été confirmé sur le fond en 2011, mais contesté par Calcia qui a fait appel. L'annulation de l'arrêté préfectoral a été confirmée fin 2012 et Calcia a été condamnée.

Une expertise complémentaire réalisée en 2008 par le bureau d'études Alisea, à la

région et des macrophytes que l'on pensait disparue en France.

Toutefois, Biotope, le maître d'œuvre, en enrichissant, la liste des animaux présents sur le site, à l'instar du Conservatoire botanique national du bassin parisien (CBNBP) pour la flore, a par la suite sous-évalué son intérêt en termes de biodiversité. Le CBNBP n'a ainsi observé que 218 variétés de plantes, or, ni les 87 variétés observées par les cabinets Alisea et Saunier, ni les 130 variétés observées par les spécialistes de



© Etienne Bohler

Une première étude en 2004, effectuée par le bureau Saunier, avait pourtant défini le site comme « un espace banal et un lac sans vie ». Fort de ce diagnostic, la société Calcia, propriétaire des lieux, avait prévu d'enfouir le site sous une montagne de déchets de 50 mètres d'épaisseur. Une décision appuyée par les maires des communes de Beaumont-sur-Oise, de Nointel et de Mours ainsi que par Michel Vampouille, alors vice-président (EELV) du Conseil régional chargé de l'environnement.

Malgré une contre-expertise sur la faune et la flore réalisée par les écologistes, le préfet

demande de la préfecture, avait pourtant conclu à une grande richesse de la biodiversité. Elle s'est cependant avérée de nouveau insuffisante.

Sur demande des Amis de la Terre, un troisième diagnostic a donc été commandé par le Conseil régional en 2010. Le Muséum ajoutait ainsi aux inventaires précédents 66 espèces de plantes dont 13 patrimoniales. Aquascop, cabinet d'expertise sur la faune aquatique, confirmait la présence dans le lac de la zannichellie des marais, une espèce protégée. Elle identifiait également des characées très rares dans la

l'environnement ne figurent dans son inventaire, confirmant le danger récurrent que font peser de telles études sur la nature.

Les associations d'environnement ont écrit à Hélène Gassin, vice-présidente (EELV) à l'environnement du Conseil régional en octobre 2012, pour l'informer qu'elles rejettent les conclusions du cabinet Biotope. Et elles demandent la création de commissions scientifiques indépendantes pour juger du sérieux de ces études.

Etienne Bohler

*Président des amis de la Terre du Val d'Ysieux
amisdelaterre-val-ysieux@orange.fr*

Le mur écologique

Dans son dernier livre *Fin de l'Occident, Naissance du monde*, Hervé Kempf aborde avec grande rigueur les trois questions fondamentales de l'avenir du monde : la démographie explosive, l'égalisation progressive des modes de vie entre l'Occident et les pays émergents et enfin la quête universelle des ressources et des matières premières en voie d'épuisement.

Dès les premières pages, il rappelle la croissance accélérée de la population mondiale : 300 millions en l'an mil, 450 millions en l'an 1500, 1 milliard en 1815, 6 milliards en 2000, 7 milliards d'ici peu, et 9 milliards à l'horizon 2050.

En nommant « grande divergence », la période révolue de domination de l'Occident sur le reste du monde, et « grande convergence » le phénomène de rattrapage progressif de notre niveau de vie par les pays émergents, il confirme qu'il s'agit bien, non d'une « crise » mais de la fin de la suprématie d'une partie du monde sur l'autre. Avec tout ce que cela comporte de risques.

Le chapitre clé de cet ouvrage est intitulé « Le mur écologique ». Cette figure symbolique décrit un obstacle absolu auquel l'humanité tout entière est confrontée. De 1970 à 2011, l'économie mondiale, mesurée par le fameux produit intérieur brut, a quadruplé. D'allègres économistes espèrent la voir à nouveau quadrupler d'ici 2050, pour atteindre 286 000 milliards de dollars.

HERVÉ KEMPF

fin de l'Occident, naissance du monde



SEUIL

Ces spécialistes pensent que tous les pays du monde ont vocation à suivre le chemin doré tracé par le régime du profit « à l'Occidental ». Simple ou simplet ? Au bout de cette logique, ce sont des centaines de millions d'engins motorisés, automobiles et autres, consommateurs de pétrole, avec comme corollaires l'épuisement des matières premières rares, l'énergie de plus en plus chère, les guerres pour les ressources. Hervé Kempf s'exprime brutalement : « Vous avez atteint la limite physique des ressources, vous avez modifié les équilibres naturels du globe, stop ! » La responsabilité de

cet épuisement, déjà catastrophique, encore pire dans le futur, repose sur la domination du profit. Et le journaliste du quotidien *Le Monde* pose alors la grande question : « A quel niveau de consommation pourront prétendre les humains quand ils seront neuf milliards ? »

La première partie du livre est la prise de conscience que le monde est aujourd'hui une société planétaire. D'après lui, tout a commencé quand les peuples ont vu, filmée de l'espace, notre petite boule-terre. C'est ce qu'il appelle la « naissance du monde ». La seconde est consacrée aux chances de s'en sortir.

Après un début assez sombre, ce livre se termine par une note d'espoir, nourrie par cette conclusion optimiste : « Pour la première fois dans l'histoire humaine, nous formons une seule société, à la culture unifiée par la communication électronique, les voyages, la télévision, le commerce. Pour la première fois aussi nous sommes unis par la même question politique : celle de la crise écologique. »

Philippe Robichon

rédacteur à Liaison

Fin de l'Occident, Naissance du monde, Hervé Kempf, Seuil.
155 p. 15 €

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
Imprimé par Imprimerie Chevillon
26 bld Kennedy, BP 136 - 89101 Sens
Imprimé sur papier PEFC

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