



L'environnement, richesse du 21^e siècle

Pour commencer 2014, après nos tonitruants éditoriaux « Où va-t-on ? » et « Droit dans le mur » publiés dans *Liaison* à la fin de 2013, IDFE veut se poser la question de la place de l'environnement dans la société. « *L'environnement c'est tout ce qui n'est pas moi* », disait Einstein. On ne peut vivre ensemble sans affronter cette question complexe, apparue dès que l'homme a levé la tête pour penser à autre chose qu'à remplir son estomac. Cet environnement, garant de l'intérêt général, semble le plus souvent oublié au profit de la défense de particularismes, en mariant la carpe et le lapin. Les manifestations contre l'impôt sur les transports routiers, la fameuse écotaxe, en sont un signe manifeste. Claironner que « l'environnement est un frein au développement économique » est un air joué depuis quarante ans.

Pour les décideurs, ce claironnement permet d'évacuer la réalité. Ne mesurer le temps qu'en fonction de la durée de leurs mandats conduit inéluctablement les élus politiques à ne rien entreprendre qui puisse empêcher leur réélection. Pour répondre à de nouveaux besoins, l'homme cherche naturellement à économiser son énergie personnelle en utilisant les routines du passé : elles nécessitent moins d'imagination et de travail que la recherche d'une nouvelle solution.

L'urgence devrait être de remettre le temps long de l'environnement à sa place, c'est-à-dire à celle de la défense de l'homme et de sa planète. L'économie et l'emploi ont tout à y gagner. Par exemple, pour EDF, le développement des mobilités électriques via les nouvelles énergies permettrait de répondre aux enjeux majeurs des émissions de gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques et donc de la qualité de l'air dont les normes sont aujourd'hui dépassées de façon récurrente, avec leurs effets sur la santé humaine, sur l'environnement naturel, mais aussi sur le patrimoine et le bâti. En cette dernière matière, il est également important qu'un modèle économique fiable permette la rénovation thermique des « logements passoires ». Cela pourrait permettre la création de 200 000 emplois dans le bâtiment voire plus avec la transformation en logements sociaux des millions de mètres carrés de bureaux vacants.

Mettre en œuvre la transition énergétique afin d'économiser les ressources naturelles, produire l'électricité sans modifier le climat, développer le recyclage des déchets, créerait de nombreux emplois et éviterait, surtout, de compromettre l'avenir de nos enfants. Naïveté d'environnementalistes ? Lucidité plutôt : celle d'une vision du monde indépendante des égoïsmes de classes, de castes, de nations. Redresser la tête, regarder l'horizon, rêver, c'est probablement comme cela que l'homme du néolithique a pu infléchir à son profit le devenir de la planète sans la détruire. Si nous savons en tirer la leçon, alors oui ! Le 21^e siècle sera celui d'un retournement des courbes alarmistes et le début d'un renouveau de l'humanité.

Michel Riottot
président d'Ile-de-France Environnement

2 Brèves

Aménagement

3 Les objectifs de Paris Métropole

Transports

4/5 La position de France Nature Environnement sur l'écotaxe

Energie

6 L'avenir de la centrale EDF de Vitry-sur-Seine

Ressources

7 Les utilisateurs et la gestion de l'eau

Colloque et manifestation

8 Colloque Transport et concertation
Manifestation du 1^{er} février

DOSSIER :

9-12 [La qualité de l'air à Paris](#)

Paris

13/14 La préservation du Réservoir de Grenelle
Des panneaux solaires sur les immeubles

Yvelines

15 L'opposition à un projet d'urbanisme à Pontchartrain

Yvelines et Essonne

16/17 Les étangs et rigoles du Plateau de Saclay
La pollution au PCB d'une petite rivière

Hauts-de-Seine

18 Trop de bureaux à Issy-les-Moulineaux

Val-d'Oise

19 Un choix parmi les contrats de développement territorial

Lu et conseillé

20 « A la recherche de l'Ile-de-France perdue »

La photo de première page de Liaison n°155 aurait dû être créditée à Marc Debrincat



Le ministre de l'écologie ne cède pas face au lobby pétrolier

Le ministre de l'Écologie et de l'Énergie, Philippe Martin, a refusé d'accorder à Hess Oil la propriété de sept permis pétroliers dans le bassin parisien, craignant, malgré les assurances de la compagnie américaine, qu'elle ne recoure à la fracturation hydraulique, interdite en France. Cette décision, saluée par les associations environnementales et les élus locaux, intervient au moment où est rendu public un rapport parlementaire favorable à une exploration expérimentale de ces énergies fossiles.

Paris 16^{ème} : l'opposition à la démolition du stade Hébert ne faiblit pas

Le récent abattage des arbres vient de donner le coup d'envoi de la démolition du stade municipal Hébert qui doit accueillir en 2015 le futur Centre national d'entraînement (CNE) de la Fédération française de tennis. Cette opération s'inscrit dans le cadre du chantier d'extension de Roland-Garros. Les associations de défense de l'environnement et du patrimoine ont condamné cette destruction d'installations sportives de proximité nécessaires à la pratique sportive scolaire et associative dans le quartier et ont décidé de diligenter un recours suspensif contre le permis de construire du CNE.

Jean-Louis Girodot prend la tête du Ceser

Spécialiste de l'économie sociale et solidaire, Jean-Louis Girodot a été élu président du Conseil économique, social et environnemental d'Ile-de-France (Ceser) pour un mandat de trois ans. Composé de 128 membres, le Ceser est une assemblée consultative auprès du Conseil régional, pour lequel il rédige des rapports et émet des avis. Trois membres d'Ile-de-France Environnement siègent dans le troi-

sième collège, qui représente les organismes et associations participant à la vie collective de la région.

Le dézouage total du passe Navigo encore une fois reporté

L'année 2014 ne verra pas la mise en place d'un passe Navigo à tarif unique dans toute l'Ile-de-France. La mesure phare proposée par Europe Ecologie-les Verts dans le contrat de mandature avec le Parti socialiste lors des élections régionales de 2010 coûterait près de 400 millions d'euros par an, et son financement - une hausse du taux du « versement transport » à la charge des entreprises - ne figure pas dans la loi de finances 2014. De plus, le passage de la TVA sur les transports en commun de 7 % à 10 % le 1^{er} janvier va amputer les ressources du Syndicat de 100 millions d'euros, soit un sixième de ses prévisions de budget.



Environnement 92 propose de créer une cité de l'industrie et de l'entreprise sur l'île Seguin

Dans le cadre de son combat pour la réindus-

trialisation du département, le collectif Environnement 92 propose de créer une Cité de l'industrie et de l'entreprise sur l'île Seguin. Pour le collectif, ce projet aurait toute sa place aux côtés des autres équipements culturels prévus sur la friche industrielle. Le plus dur reste à faire : convaincre les décideurs, et notamment la ville de Boulogne-Billancourt, propriétaire des terrains sur l'île.

L'agriculture biologique a presque doublé ses surfaces en cinq ans



Selon le Groupement des agriculteurs biologiques d'Ile-de-France (GAB), une réelle dynamique d'installations et de conversions est enclenchée en Ile-de-France : avec 8316 hectares en bio et en conversion à fin 2012, il s'agit d'un quasi-doublement des surfaces en cinq ans. L'agriculture biologique francilienne reste fortement spécialisée en grandes cultures, mais pour répondre à la demande croissante, le maraîchage progresse. Les paniers vendus en AMAP constituent le premier débouché des maraîchers bio.

Les Franciliens s'engagent à réduire leurs déchets

C'est un chiffre encourageant au moment où se termine la semaine européenne de réduction des déchets : 65 collectivités d'Ile-de-France (communes, intercommunalités ou syndicats à compétences déchets) sont enga-

gées dans un Programme local de prévention des déchets contractuel, ce qui représente de l'ordre de 76 % de la population francilienne. Déclinaison locale du plan régional, ces dispositifs détaillent les objectifs de réduction et définissent les actions à mettre en œuvre pour les atteindre.

Le tramway T7 dessert le Val-de-Marne et l'Essonne

En service depuis la mi-novembre, le tramway T7 relie Villejuif-Louis-Aragon (Val-de-Marne) à Athis-Mons (Essonne) en un peu plus de trente minutes. 36 000 voyageurs sont attendus chaque jour à bord de ce premier tramway en circulation dans les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne. Longue de 11,2 kilomètres, la ligne dessert dix-huit stations, réparties sur dix communes. A terme, d'ici à 2018, le T7 circulera jusqu'à Juvisy.

Les mares franciliennes ont leur site Internet

La Société nationale de protection de la nature (SNPN) et Natureparif, l'agence régionale pour la nature et la biodiversité en Ile-de-France, ont lancé « Si les mares m'étaient comptées », un site internet dédié à l'inventaire participatif et au suivi des 22 250 mares franciliennes. Au-delà du simple recensement, l'objectif est d'impulser une véritable dynamique régionale de préservation de ces milieux fragiles. A découvrir à l'adresse : www.snppn.mares-idf.fr



Les objectifs de Paris Métropole vus par Philippe Laurent, son président en 2013

Le syndicat mixte, créé en 2009, veut agir sur les transports, le logement et la solidarité financière. Il va devoir trouver sa place dans la nouvelle organisation territoriale qui va se mettre en place à la suite de l'adoption de la loi sur le Grand Paris

« Depuis longtemps, la coexistence de Paris et de sa banlieue était difficile, en raison de la présence de personnalités politiques locales fortes. Depuis le général de Gaulle, les seules choses qui avaient été créées en banlieue étaient les villes nouvelles et le RER. Et Paris était perçu comme la ville qui envoie hors de ses murs ses cimetières, ses déchets, ses eaux usées, ses logements sociaux... »

Face à l'émergence des métropoles mondiales, des élus locaux ont souhaité entamer une réflexion commune, à la suite de trois événements. D'abord l'élection de Bertrand Delanoë à la Mairie de Paris : il a adopté une attitude ouverte à l'égard de la banlieue, à travers le travail de Pierre Mansat, adjoint (PC) délégué aux relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France.

Ce fut ensuite la réflexion à l'occasion de l'élaboration du Sdrif. Puis la discussion sur la loi du Grand Paris, dans laquelle les élus locaux ont vu l'intérêt des Contrats de développement territorial.

En 2006, la première Conférence métropolitaine a été l'occasion pour les élus d'échanger librement sur le sujet. Mais en 2009, il a fallu structurer la démarche pour pouvoir faire adhérer les communes : c'est à ce moment-là qu'a été créé le syndicat mixte « Paris Métropole », une structure d'échanges et de réflexions collectives, dotée d'un budget de deux millions d'euros, financés par 207 collectivités adhérentes.

Solidarité financière

« Paris Métropole » travaille sur trois grands sujets : les transports, le logement et la solidarité financière.

Les transports sont étudiés en concertation avec le Conseil régional, en prévision avec du développement du réseau Grand Paris Express et en fonction des modes de rabattement vers les futures gares à partir des communes non desservies. La création de ce métro aura un impact sur tout le transport francilien.



Philippe Laurent

En ce qui concerne le problème du logement, celui-ci ne pourra trouver une solution que s'il existe un climat de confiance incitant investisseurs et maires à s'engager. Ainsi, un outil de planification comme la Haute autorité du logement ne paraît pas être la bonne solution.

En revanche, la loi SRU a été utile : elle a poussé les maires à favoriser le logement social et la mixité. « Paris Métropole » avait suggéré une mesure qui n'a pas été retenue, car elle remettait en cause les règles de la dotation financière aux communes : accompagner financièrement au-delà du point mort de la commune (besoin endogène de logements) pour la création de nouveaux équipements publics en amont des projets de logements sociaux.

Les travaux sur la solidarité financière des communes ont découlé de la proposition ci-dessus pour leurs besoins nouveaux de faire disparaître la péréquation au profit de la création d'un fond d'investissement européen opérant de façon ciblée.

Il était alors indispensable de mettre en route une réforme territoriale. La position de « Paris Métropole » était de partir des intercommunalités, qui représentent une dynamique, pour faire une fédération des Etablissements publics de coopération intercommunale. Cette

structure aurait eu un simple rôle d'attribution des crédits des moyens avec des frais de fonctionnement peu élevés.

Cette alternative n'a pas été retenue. La loi s'oriente vers une Métropole constituée de Paris et la Petite Couronne, centralisée au plan fiscal, avec un budget qui sera de l'ordre de quatre à cinq milliards d'euros, provenant d'une péréquation entre les départements, selon leurs ressources. Avec des contours qui restent mal définis : Paris et Petite Couronne en théorie, mais comment concevoir une Métropole en excluant les aéroports et les villes nouvelles ?

RENCONTRE AVEC IDFE

Philippe Laurent, président en 2013 du syndicat mixte « Paris Métropole », maire (UDI) de Sceaux, a reçu les administrateurs d'Ile-de-France Environnement. A la suite de cette rencontre, ces derniers ont insisté pour que les associations environnementales puissent faire partie du Comité des partenaires du syndicat composé actuellement uniquement de représentants du monde économique. Ils ont alors souligné que seul le développement économique des futures structures faisait l'objet de réflexions, et se sont interrogés sur la place de l'environnement dans cette énorme structure en gestation. Daniel Guiraud, maire PS des Lilas, a été élu le 13 décembre 2013 pour un an à la présidence de Paris Métropole.

Cette Loi va être votée en fin d'année, pour une application fin 2016. Il y aura disparition des communautés d'agglomérations, mais comment faire fonctionner ce genre de structure alors que le fonctionnaire de terrain ne verra même plus son patron qui sera le président de la Métropole de Paris ? »

Ecotaxe poids lourds :

Le réseau Transports et mobilités durables de France Nature Environnement prend position sur la polémique de ces dernières semaines autour de la mise en place d'un système d'imposition des transporteurs routiers qui utilisent les infrastructures gratuites de l'Hexagone

L'usage du réseau routier est gratuit...mais son entretien nous coûte cher : VRAI

Alors que la circulation sur le réseau routier hors autoroutes, est actuellement gratuite pour les poids lourds, l'utilisation des réseaux ferroviaires et fluviaux fait l'objet d'un péage. Il serait normal que les acteurs économiques français et étrangers, utilisateurs principaux du réseau routier, paient leur part, sur le principe de l'utilisateur/payeur mais aussi du pollueur/payeur. L'écotaxe est donc bel et bien une redevance versée en échange du droit d'usage d'un service.

Si l'écotaxe est supprimée, les impôts n'augmenteront pas : FAUX

Le coût du réseau routier (entretien) est actuellement supporté par la collectivité, c'est-à-dire par le contribuable français et les impôts dont il s'acquitte. La suspension de l'écotaxe représente un manque à gagner qu'il faudra obligatoirement compenser par une augmentation des impôts.

Les exonérations pour les transporteurs sont nombreuses : VRAI

Le transport routier de marchandises a bénéficié depuis 2009 de mesures favorisant son développement en anticipation de la mise en place de l'écotaxe. Ces mesures (réduction de la taxe à l'essieu, augmentation du dégrèvement des taxes sur le gasoil, généralisation des camions de 44 tonnes) représentent un coût important pour les finances publiques : 800 millions d'euros de cadeaux fiscaux concédés auxquels il faut ajouter 1,2 milliard de manque à gagner annuel en cas de suppression de l'écotaxe et 800 millions à payer au prestataire en cas de dédit. La facture grimpera vite pour approcher les trois milliards d'euros en 2014. De plus, rappelons que l'écotaxe fait déjà l'objet d'allègements et d'aménagements pour certaines régions comme par exemple la Bretagne (réduction de 50 %).

L'écotaxe permet de rééquilibrer la concurrence avec les membres de l'Union européenne : VRAI

Ce type de redevance est déjà entré en vigueur dans plusieurs pays européens : Allemagne (depuis 2005), Suisse (depuis 2001), Autriche (depuis 2004)... Le secteur des transports routiers souffre en effet de la concurrence déloyale de certains pays, notamment européens, en raison d'un vrai dumping social. En taxant le réseau des grandes routes nationales qui subissent un report des camions souhaitant éviter le réseau autoroutier payant, l'écotaxe fera donc payer les 800 000 camions, dont 200 000 de compagnies étrangères, qui circulent pour l'instant gratuitement en France chaque année.

L'écotaxe protège nos territoires et l'économie de proximité : VRAI

Dans le contexte de notre économie mondialisée, les sites de production sont souvent très éloignés des lieux de distribution, situation rendue possible par un système de transport routier sous tarifé et très loin de son coût pour la société. Le montant de l'écotaxe dépend du

nombre de kilomètres parcourus et du poids du véhicule. En faisant payer plus le transport longue distance, il s'agit d'un dispositif qui rend plus compétitifs les produits de proximité ceux dont le transport a peu contribué au réchauffement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air. Son objectif est donc d'inciter au changement de comportement.

L'écotaxe est responsable de la situation économique de la Bretagne : FAUX

La situation que connaît aujourd'hui la Bretagne est avant tout le résultat d'un modèle d'industrie agro-alimentaire productiviste à la dérive qui génère baisse de revenus et désespoir chez bon nombre de petits paysans. Modèle productiviste qui bénéficie d'un transport routier sous-tarifé, qui provoque des parcours parfois invraisemblables pour nos produits et ce afin d'« optimiser » la qualité au détriment des emplois, de l'environnement et d'une production de proximité. Au sein de l'industrie agroalimentaire, certains ont déjà pris le chemin d'une meilleure valorisation et de plus de valeur ajoutée.



© Murriel29

démêler le vrai du faux



© FNE

L'écotaxe impactera le pouvoir d'achat des français : FAUX

Le transport pèse très peu dans le prix de vente d'un produit. L'impact de l'écotaxe sur le bien de consommation final sera de l'ordre de 0,1 à 0,4 %. A titre d'exemple, pour une livraison de primeurs, sur une liaison Ile-de-France - Bretagne, la hausse sera de 0,05 euros au kilo. L'écotaxe n'aura pas d'effet perceptible sur les prix à la consommation.

L'écotaxe permettra de réduire certains transports et de polluer moins : VRAI

L'application de l'écotaxe provoquera une meilleure organisation du transport routier et une compensation de son coût par une meilleure optimisation des changements et la réduction des transports à vide. De plus, en faisant payer plus les camions les plus polluants, elle incitera au renouvellement du parc et à une réduction des pollutions de l'air.

Sans écotaxe, on pourra financer les transports de demain : FAUX

L'écotaxe permettra de financer la modernisation des infrastructures routières, mais aussi ferroviaires, fluviales et portuaires. Sans le produit de l'écotaxe, comment la France pourra-t-elle se donner les moyens de sa politique de report vers les modes de transports plus vertueux et comment pourra-t-elle financer les transports de demain ?

Le contrat Ecomouv est un écran de fumée : VRAI

Quoi qu'on pense du système de partenariat public privé (PPP), le contrat avec Ecomouv ne doit pas être pris comme prétexte pour enterrer définitivement l'écotaxe. Les frais de gestion, qui comprennent également le remboursement de l'investissement, à hauteur de 20% (au cœur de la polémique) sont-ils excessifs étant donnée l'importante logistique nécessaire à la collecte ? Pour un sys-

tème similaire, l'Allemagne, est à environ 15 % de frais de gestion. De plus, ce taux de 20 % n'a jamais été caché et personne jusqu'à présent ne semble s'en être ému. Quand on veut se débarrasser de son chien, on l'accuse d'avoir la rage !

Le réseau Transports et Mobilités Durables de France Nature Environnement



EDF s'interroge encore sur l'avenir du site de la centrale électrique de Vitry-sur-Seine

Paris et la région importent la quasi totalité de l'électricité qui y est consommée. Il ne reste, en petite couronne, que deux usines utilisées uniquement en période de pointe. Leur technologie est parfois dépassée. Elles pourraient être transformées, mais leurs sites attirent des convoitises

EDF doit-elle maintenir ou développer des unités de production autour de Paris ? L'Ile-de-France est totalement dépendante des autres régions françaises pour sa consommation d'électricité (75 térawatt-heure annuellement) puisqu'elle en importe 92 %. Cette dépendance est encore pire pour la capitale et sa banlieue proche qui ne possèdent que deux centres de production électrique, utilisés uniquement en période

La technologie employée, chaudières au charbon et turbine à vapeur, n'est plus à la pointe de la technique. Elle rejette d'importantes quantités de gaz carbonique. Si les rejets soufrés et les oxydes d'azote ont pu être considérablement réduits, les nouvelles normes environnementales, applicables dès 2016, conduisent à arrêter ces deux unités.

Pourtant la technique actuelle des turbines à combustion (TAC), sorte de tur-

moments les plus cruciaux : les périodes de pointe de 19 heures à 21 heures en hiver, soit une centaine d'heures par an.

A proximité des centres de consommation, ces unités ont aussi l'avantage de ne pas être tributaires de longues lignes électriques à haute tension. Selon EDF, elles pourraient ainsi sécuriser une partie de l'approvisionnement électrique de la région. Du fait de leur compacité, elles peuvent s'intégrer, y compris, dans les



© Laurent Vaurin

Centrale de Vitry (94)

de forte demande : Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne), Gennevilliers (Hauts-de-Seine).

Nouvelles normes

Sachant que plus la production est proche de la consommation, moins les pertes sont importantes, la question se pose aujourd'hui pour l'entreprise publique de maintenir ou non l'usine de Vitry-sur-Seine. Dans un secteur industrialisé au début du 20e siècle, la centrale électrique, succédant à d'autres du même type, a été construite dans les années 1960. Elle comprenait quatre tranches de 250 mégawatts, soit l'équivalent de la puissance d'une tranche de centrale nucléaire. Deux sont encore opérationnelles.

boréacteurs, permet des rendements performants en utilisant du gaz ou du fuel lourd à très basse teneur en soufre, des combustibles peu polluants. Ces TAC ont l'avantage de pouvoir être démarrées et couplées au réseau électrique dans un temps très court : leur puissance nominale est atteinte en vingt minutes alors que l'actuelle centrale de Vitry nécessite de 10 à 15 heures pour être opérationnelle. Une TAC à gaz couplée à une turbine à vapeur (cycle combiné gaz), permet de réduire de moitié la production de dioxyde de carbone, divise par trois les oxydes d'azote et supprime complètement les rejets soufrés et les poussières. Ces nouvelles techniques permettent donc de fournir des apports d'énergie aux

zones urbanisées. De plus, en les associant à des unités de cogénération, elles peuvent alimenter les réseaux de chaleur urbains, ce que fait d'ailleurs la Compagnie parisienne de chauffage urbain sur un site voisin de la centrale EDF de Vitry-sur-Seine.

Par ailleurs, autour de cette usine subsiste un tissu industriel important qui ne pourrait pas résister à la pression foncière si la centrale électrique venait à disparaître. Les 27 hectares du site d'EDF à Vitry-sur-Seine sont dans le périmètre de 300 hectares du secteur des Ardoines de l'Opération d'intérêt national Orly-Rungis Seine Amont et suscitent déjà l'intérêt des aménageurs.

Gérard Cadic
administrateur d'IDFE

Les utilisateurs veulent participer à une meilleure gestion de l'eau

A l'occasion d'un colloque à Montreuil, en Seine-Saint-Denis, les associations ont rappelé l'importance de la concertation pour améliorer l'exploitation d'une ressource précieuse. Elles ont également dénoncé l'envolée des factures

L'urbanisation intensive, la pollution par les activités agricoles et industrielles, l'imperméabilisation des sols par les infrastructures... rendent difficile une saine gestion de l'eau dans la région. Il existe bien un Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau et des schémas locaux (Sage) mais les Franciliens voudraient que la gestion de ce qui est un bien commun soit mieux partagée entre les utilisateurs et les différents acteurs de son exploitation et de sa distribution : agriculteurs, industriels et collectivités territoriales.

Des exemples existent de meilleure gestion. Le département de Seine-Saint-Denis, territoire sans relief prononcé, s'est urbanisé sur des zones marécageuses. Les petits rus ont été canalisés. Des anciens bras de rivières ont été comblés pour créer des surfaces à construire. Mais de fortes précipitations font parfois ressortir les eaux de ruissellement sur ses anciens cheminements. Une gestion raisonnée des espaces publics du département a permis d'accueillir une bonne partie de ces débordements avant de les renvoyer dans l'exutoire naturel qu'est la Seine, avec un délai suffisant pour éviter d'accroître les crues de celle-ci. L'aménagement du Petit-Rosne à Sarcelles (voir *Liaison* n°156), a montré que les actions citoyennes et l'engagement associatif peuvent participer activement à la préservation de la ressource.

Aménagement responsable

L'agriculture biologique protège également les captages d'eau des pollutions chimiques en utilisant la rotation des cultures et la sélection de végétaux qui résistent aux parasites. Un aménagement responsable des cours d'eau permet par ailleurs de réintroduire des espaces

LES PRIORITÉS POUR LA RÉGION

La Coordination Eau-Ile-de-France et Ile-de-France Environnement ont réuni le 7 décembre 2013, à Montreuil

réappropriation de cette ressource par les Franciliens, à l'occasion de « Tous en Seine », fête de l'eau que propose le



© Coordination Eau

(Seine-Saint-Denis) plus de soixante représentants d'associations. Le débat a mis en lumière les problèmes prioritaires pour l'exploitation de l'eau dans la région et pour une meilleure participation des citoyens à sa gestion. La réunion s'est également intéressée à la

Conseil régional. La lutte contre les atteintes à l'environnement que constitue la pollution des captages d'eau en rivière a été illustrée par l'exemple de la Marne à Annet-sur-Marne (Seine-et-Marne).

naturels dans des secteurs dégradés par l'urbanisation.

La participation active des consommateurs et de leurs représentants dans les associations est souvent délaissée par les grands acteurs de l'eau que sont les collectivités territoriales, les industriels, les agriculteurs et les agences de bassin. Beaucoup de syndicats de communes délèguent le service public de l'eau à des opérateurs privés dominés par les groupes Véolia et Suez.

Devant l'envolée des factures, des villes comme Paris ou Grenoble ont cependant repris en main la gestion de l'eau au moyen d'une régie municipale. Les usagers ont alors été largement associés aux décisions et les coûts de distribution ont baissé.

Les utilisateurs du bassin Seine Normandie qui couvre 25 départements et 18 millions d'habitants, paient un demi-euro par mètre cube à leur Agence de l'eau. Cette redevance constitue plus de 80 % du budget de cet organisme. Mais la quasi totalité de son conseil d'administration est tenue par les représentants des industriels, des agriculteurs et des collectivités territoriales. La faible représentation des consommateurs fait planer la menace de voir l'Etat mettre la main sur cette manne pour renflouer les finances publiques, au lieu de la consacrer à une meilleure gestion plus soucieuse de l'environnement.

**Coordination Eau Ile-de-France
et Ile-de-France Environnement**



Journée de réflexion / Transports et Concertation

Samedi 18 janvier
Bruitparif, 9 impasse Milord 75018 Paris,
métro porte de Saint Ouen

PROGRAMME

MATIN

- 09h30** Accueil des participants
- 09h50** Introduction par Michel Riottot, président d'IDFE
- 10h00** **Séquence 1** - Historique de la concertation et du débat public par Michel Dubromel, responsable du réseau Transports et mobilités durables de FNE et par Demba Diedhiou, chargé de mission du réseau Transports et mobilités durables de FNE
- 11h20** **Séquence 3** - Du débat public à l'enquête publique par Daniel Delestre, membre du Directoire de FNE
- 12h20** **Séquence 4** - La concertation en continue par Michel Dubromel, Daniel Delestre et Demba Diedhiou
- 13h00** Paniers repas

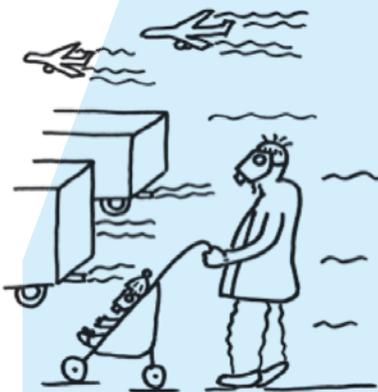
APRÈS-MIDI

- 14h00** Le bruit ferré en Ile-de-France, par Fanny Mietlicki, directrice de Bruitparif
- 15h00** Politique de traitement du bruit ferroviaire, par Jean-Philippe Regairaz, acousticien, service environnement et développement durable de réseau ferré de France
- 16h00** Point de vue des associations, par Daniel Mouranche, trésorier de l'AUT

Inscription obligatoire à IDFE, (idfe.formation@gmail.com), repas offert par FNE, nombre de participants limité à 40

MANIFESTATION

Samedi 1er février Carnaval des Asphyxiés / Tous avec Ile-de-France Environnement pour un air de qualité



La pollution du territoire à l'intérieur de la rocade de l'A86 touche 6,5 millions de Franciliens. Les mesures préconisées depuis près de 20 ans ont montré leur insuffisance chronique. Les maladies respiratoires, cardiovasculaires et les cancers bronchiques sont en constante augmentation (voir le dossier dans ce numéro).

Selon l'OMS, la pollution est toxique dès les premiers microgrammes de particules. Les Franciliens réagissent fermement et demandent aux pouvoirs publics de mettre en place des mesures pour faire baisser cette pollution : suppression des véhicules de transports collectifs fonctionnant au diesel, limitation de l'accès à l'agglomération centrale pour les véhicules les plus polluants, actions en faveur des reports modaux et des circulations douces, accélération des isolations des logements, recyclage des déchets...

Une mise en œuvre rapide de ces mesures est une nécessité vitale pour les Franciliens.

Cet air irrespirable

Ile-de-France environnement fait le point sur la pollution atmosphérique, que l'Organisation mondiale de la santé vient de déclarer « cancérogène », et alors que le gouvernement commence à mettre en œuvre le Plan d'urgence pour la qualité de l'air (Puqa) pour répondre aux injonctions de la Commission de Bruxelles.

© Airparif

Des polluants de toutes origines sur la région

Les origines de la pollution dans la région sont difficiles à préciser. Les polluants peuvent être produits sur place (polluants primaires) par les différents secteurs d'activité. Ils peuvent également provenir d'autres régions ou d'autres pays, comme c'est le cas avec les éruptions volcaniques ou les pluies acides. Les polluants secondaires résultent de recombinaisons ou de réactions chimiques entre les différents constituants produits sur place ou provenant de l'extérieur.

Selon Airparif, le trafic routier a été responsable en 2010 de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote (NOx), du quart des particules (PM10) et de 30 % des PM 2,5. Ces dernières sont les particules les plus toxiques car elles pénètrent plus profondément dans les bronches.

Le chauffage des habitations et des bureaux émet 21 % des NOx, 29 % des PM10 et 39 % de PM 2,5. Le chauffage au bois (poêles à bûche ou à pellet) émet autant de particules que le trafic routier. Les émissions de polluants se diffusent dans l'atmosphère de la région avec cependant quelques concentrations précises. Elles sont identifiées par Airparif sur des grands axes routiers comme

AIRPARIF EN DANGER



Les moyens de l'association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France (Airparif), qui exerce une mission de service public, proviennent de subventions de l'Etat, du Conseil régional et des collectivités territoriales ainsi que de la Taxe générale sur l'activité polluante (TGAP). Or, les missions d'Airparif s'étendent avec les exigences européennes tandis que les moyens financiers augmentent peu.

Un département pourtant touché par la pollution de l'air comme les Hauts-de-Seine se désengage totalement alors que la TGAP baisse sensiblement avec la diminution des activités industrielles dans la région. Il serait indispensable que les services rendus par l'association soient reconnus à leur juste valeur par les collectivités territoriales.



le boulevard périphérique parisien et les grandes voies d'accès à la capitale.

Le poids des industries dans l'émission de polluants est relativement faible : 12 % des NOx et 10 % des PM10. Il diminue régulièrement depuis plus de 20 ans en raison du ralentissement de l'activité industrielle dans la région. La pollution atmosphérique provient essentiellement des centrales thermiques EDF et des raffineries, ainsi que des usines d'incinération de déchets. Ces installations et les usines type Seveso sont très surveillées.

La pollution d'origine agricole est loin d'être négligeable (3 % des NOx et 14 % des PM10). On a mesuré des traces de pesticides dans des centres-villes. Les cultures ou l'élevage produisent du méthane, 97 % d'ammoniac, du protoxyde d'azote et des particules fines. Des émissions de polluants sont liées à la fermentation digestive des animaux d'élevage, à la gestion des déjections animales, à la fertilisation azotée des cultures, ainsi qu'au brûlage de résidus de culture. Les tracteurs, les bâtiments et les serres émettent également des polluants. Le développement de la production d'énergie à partir de biomasse prend de l'ampleur.

Cet air irrespirable

Les preuves scientifiques

L'homme adulte respire 15 000 litres d'air par jour. Si la qualité de cet air est mauvaise, c'est la vie même de l'homme qui est en jeu. La pollution de l'air est une des premières causes de mortalité anticipée en Europe, selon la direction générale de l'Environnement à la Commission européenne : l'espérance de vie est ainsi réduite de six à huit mois.

Les études épidémiologiques menées dans les années 1990 ont mis en évidence des relations entre les concentrations en particules, oxydes d'azote, ozone dans l'air ambiant et l'augmentation du nombre de décès et de journées d'hospitalisation. A côté de ces statistiques, des études toxicologiques chez l'animal ont permis d'expliquer le mode d'action de ces polluants.

Ces vérifications expérimentales étayaient la responsabilité de ces divers polluants de l'air sur la santé. Elles ont permis d'établir la relation entre l'exposition et le risque. Cela permet de mesurer les gains sanitaires possibles liés à toute amélioration de la qualité de l'air. Ces résultats d'études dans des villes américaines ont été actualisés et confirmés depuis 20 ans. Ils ont été complétés par des études similaires au Canada avec des concentrations en polluants beaucoup plus faibles, et en Chine avec des concentrations plus fortes. Ils démontrent l'absence d'effet de seuil minimum, en tout cas pour les particules.

L'étude de l'évaluation des risques de la pollution urbaine sur la santé (ERPURS), réalisée en Ile-de-France, et reconduite à intervalle régulier depuis plus de 20 ans, montre qu'une augmentation de 10 microgrammes par mètres cubes de dioxyde d'azote accroît de 0,9 % le nombre total des décès hors causes accidentelles. La même augmentation de particules fines (PM10) accroît la mortalité de

1,1 % pour les maladies respiratoires et de 0,6 % pour les risques cardiovasculaires.

Les études APHEIS (Air pollution and health : an european information system) effectuées en 2002 dans 26 villes européennes et, plus récemment l'étude APHEKOM (Improving knowledge and communication for decision making on air pollution and health in Europe) en 2010 montrent la relation entre la concentration de petites particules et les décès et les hospitalisations. Le nombre de morts par cancers bronchique a été multiplié par 5 en 60 ans pour les hommes, passant de 11,7 en 1952 à 51,9 pour 100 000 habitants en 2010. La pollution de l'air par les PM 2,5 en France entraîne 42 000 décès prématurés par an et huit mois de réduction d'espérance de vie pour l'ensemble de la population.

Ce sont les personnes les plus sensibles qui sont les plus touchées. Les jeunes enfants, du nourrisson à l'âge de 12 ans, sont plus fréquemment atteints par l'asthme, les bronchiolites et les bronchites. Le développement de leurs poumons n'est pas terminé : multiplication par 6 du nombre d'alvéoles pulmonaires entre 0 et 18 ans. La prévalence de l'asthme chez l'enfant de moins de 12 ans est de 10-12 % de cette tranche d'âge. L'INSERM souligne que cette pathologie est en constante augmentation depuis 20 ans chez les enfants et, outre les raisons génétiques, qu'elle est liée aux pollutions environnementales. La pollution de l'air entraîne également plus de bronchites, de bronchites chroniques obstructives et de cancers pulmonaires chez les personnes âgées et les fumeurs.

UN COÛT TRÈS ÉLEVÉ

La France compte 3,5 millions d'asthmatiques. 50 000 personnes sont atteintes d'une insuffisance respiratoire grave et 30 % de la population présente une allergie respiratoire voire une hyperréactivité bronchique. Le coût annuel pour les dommages sanitaires causés par la seule pollution aux particules fines est compris entre 20 et 30 milliards d'euros : décès prématurés, hospitalisations, consultations médicales, médicaments, réduction d'activités et arrêts de travail. Ce sont les décès pour une exposition aux particules fines qui coûtent le plus cher : 20 à 22 milliards d'euros, les soins étant de l'ordre de 0,8 à 1,7 milliard d'euros annuels.

Cet air irrespirable

Les priorités et les mesures du gouvernement

Le plan d'urgence du gouvernement pour la qualité de l'air (Puqa) présente cinq priorités :

- 1 - Favoriser les mobilités propres par des mesures incitatives : transport en commun, covoiturage, voiture électrique...
- 2 - Réguler le flux des véhicules dans les zones les plus polluées.
- 3 - Promouvoir fiscalement des véhicules ou des solutions de mobilités plus vertueuses.
- 4 - Réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles.
- 5 - Sensibiliser les professionnels et le public pour changer les comportements.

Ces priorités se déclinent en 38 mesures avec pour objectif de descendre en 2020 sous les seuils de pollution actuels. Les mesures les plus emblématiques sont :

- Mise en œuvre du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (+ 20 % de déplacements en transport en commun, + 10% de déplacements en mode actif, -2 % de déplacements motorisés). Plan de déplacement d'entreprises.
- Véhicules électriques et hybrides rechargeables (+ 400 000).

- Réduire de 10 % les émissions du trafic routier à l'intérieur de l'A86.

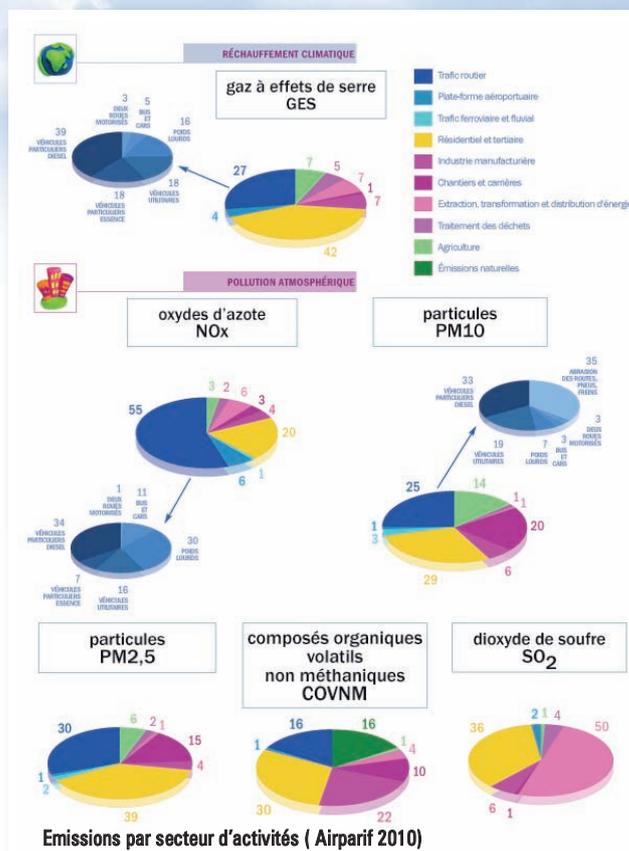
- Interdiction d'utiliser en zone sensible une cheminée à foyer ouvert à partir de 2015.

- Valeur limite d'émissions de poussières pour les chaufferies bois (60 mg/Nm³)
- Encadrement du recours aux groupes électrogènes et des moteurs auxiliaires sur les plateformes aéroportuaires.

- Amélioration du suivi des émissions d'origine industrielle.

- Interdiction des épandages agricoles par pulvérisation par vent d'intensité supérieure à 10 kilomètres-heure.

- Urbanisme : prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme.



L'avis d'IDFE sur le Puqa régional

Les sources de pollution de l'air sont à mieux préciser dans deux secteurs : le transport aérien et l'agriculture. La pollution de l'air engendrée par les activités au sol des aéroports de Roissy, Orly et Le Bourget est équivalente à celle de trois boulevards périphériques parisiens. Si l'on y ajoute les pollutions engendrées par les mouvements des avions, la pollution engendrée par le transport aérien devient significative (sources : Sdrif 2013 et Bilan carbone régional IAU-IDF 2007). S'attaquer seulement aux groupes électrogènes et aux moteurs auxiliaires sur les plateformes aériennes masque les pollutions au sol et en vol des avions.

Le 16 décembre 2013, le gouvernement, qui a autorité pour ce genre de décision, a soumis au Conseil d'Etat un décret pour réduire à 70 kilomètres-heure la vitesse

sur le périphérique dès janvier. La limitation de la vitesse sur le périphérique ne produira naturellement toute son efficacité qu'en dehors des huit heures de saturation du trafic, durant lesquelles la pollution atteint son maximum. L'impact de cette mesure sera faible, elle abaissera la pollution d'environ 1 % et la réduction de bruit bénéficiera seulement aux 3 000 riverains du boulevard périphérique soit 8 % de la population affectée par un bruit nocturne supérieur à 62 dB. Selon la préfecture de police, les effets sur l'accidentologie seront cependant notables. En revanche, l'obligation de contournement de la capitale par les poids lourds n'a toujours pas été décidée.

Au total, selon IDFE, le Puqa ne s'attaque pas avec suffisamment de volonté et de moyens aux causes principales de la pollu-

tion de l'air. Seules une réduction du trafic routier et une meilleure isolation thermique des logements et des bureaux, pour éviter une surconsommation d'énergie de chauffage, permettraient de la réduire.

La baisse de 2 % du trafic routier enregistrée ces dernières années est de l'ordre de la marge d'erreur des mesures, c'est purement inadmissible alors que la population est en danger. L'absence de seuil pour les effets sur la santé des particules nécessiterait une action forte sur l'utilisation des moteurs Diesel !

Il faut noter par ailleurs qu'Anne Hidalgo (PS) et Nathalie Kosciusko-Morizet (UMP-UDI), les deux principales candidates à la mairie de Paris, projettent de réduire la pollution de l'air en favorisant les circulations douces (vélos, piétons) et la « mobilité électrique » (voitures, scooters, bus).

Cet air irrespirable

Que faire ?

Attendre tout de l'Etat ne permettra pas d'atteindre une qualité sanitaire de notre air ambiant tant extérieur qu'intérieur rapidement. On peut donc proposer des mesures individuelles, les mesures collectives sont celles des Plans de protection de l'atmosphère et Puqa.

Déplacements : en France, 40 % des déplacements font moins de 2 kilomètres... Dans ces conditions, éviter de prendre sa voiture, y aller à pied ou en vélo. En particulier, éviter de conduire ou reprendre les enfants à l'école ; il y a toujours un établissement proche de chez nous dans la zone dense (6,5 millions d'habitants). Réduire l'utilisation de la voiture et pratiquer le co-voiturage (voir les sites internet). Prendre si possible les transports en commun. Privilégier les déplacements doux : marche à pied (bon pour le cœur et la forme) et le vélo. En cas d'achat de nouveaux véhicules, privilégier les véhicules : gaz naturel pour véhicule, hybride essence-électrique, ou essence en évitant les diesels.

Résidentiels : Thermostat à 19 °C avec régulation en cas d'absence dans la journée. Isoler prioritairement la toiture, puis les fenêtres et si possible les murs. En cas de changement de chaudières : privilégier les chaudières à condensation en évitant celles au fuel. Eviter les cheminées à feu ouvert à bois, utiliser des poêles fermés. Eteindre les lumières et les appareils électriques à voyant lumineux inutilisés. Eviter les produits à base de solvants. Utiliser des matériels recyclés et proposer aux recycleries les matériels ou objets dont vous voulez vous débarrasser.

Agriculture : Réduire les intrants azotés chimiques en pratiquant des assolements sur trois voire cinq ans en alternant végétaux enrichissant en azote organique et végétaux demandeurs. Economiser au maximum les phosphates dont les réserves seront bientôt épuisées. Réduire aussi les traitements pesticides en pratiquant si possible la lutte biologique intégrée (assolement cinq ans).

LE POIDS DES LOBBYS

Inimaginable dans une société où la règle démocratique est censée s'appliquer, les lobbys économiques imposent leurs vues à l'Etat bien souvent au mépris de la santé et de l'intérêt général. Alors que la santé des Franciliens est en jeu, que l'asthme chez l'enfant de moins de 12 ans, dépasse 12 % de la population, que l'espérance de vie en Ile-de-France est abaissée de 6-8 mois par la pollution, l'Etat recule devant des mesures permettant de faire baisser rapidement la pollution telles que la taxation du diesel et du kérosène, le zonage du cœur d'agglomération (ZAPA), l'écotaxe... Les associations de protection de la nature, de l'environnement et du cadre de vie seraient-elles les seules actuellement à défendre l'intérêt général ?



QUID DU DIESEL ?

Plus de 60 % des véhicules franciliens ont des moteurs diesels. Les filtres à particules n'ont pas tenu leurs promesses puisque ce sont les particules les plus fines non retenues sur les filtres, qui sont les plus toxiques. En sortie de pot d'échappement, la recombinaison des particules entre elles crée de nouveaux risques. L'industrie automobile, soutenue par l'Etat, continue à privilégier les économies d'énergie au détriment de la santé, en développant le moteur essence « à injection directe », émetteur de particules, alors que le moteur à essence classique n'en produisait pas. Nous n'avons que peu à attendre des améliorations technologiques. Malgré des valeurs limites, inscrites dans la directive européenne 2008-50, pas très contraignantes et maintenues par

la Commission en cette fin d'année 2013, face aux recommandations de l'OMS et des experts de santé publique, la majorité des pays européens, dont la France, n'arrivent pas à s'y conformer. Sans mesures conduisant à la diminution du trafic en ville, on ne pourra pas éviter les astreintes et amendes, prévues par la réglementation européenne pour ces situations d'infraction caractérisée (100 millions d'euros/an). L'évolution des concentrations dans les dernières années sont remarquablement stables pour les particules et le dioxyde d'azote, en légère augmentation pour l'ozone ce qui indique que les plans de protection de l'atmosphère précédents ont été inefficaces. En 2012, les jours de dépassement des valeurs limites en Ile-de-France ont été de 36 pour les PM10. Ainsi, 3,8 millions de Franciliens sont exposés aux oxydes d'azote et 1,8 million pour les PM10 pendant ces périodes.

La bataille des habitants du 15^e arrondissement pour la préservation du Réservoir de Grenelle

Cet ensemble architectural présente un véritable intérêt patrimonial. Il abrite aussi une retenue d'eau non potable, dont l'usage a été volontairement restreint dans la capitale. Une évolution que dénonce une association. Elle souligne combien cette ressource est importante

La Mairie de Paris veut construire des logements à la place du Réservoir de Grenelle. Ce réservoir d'eau non potable (ENP) édifié en 1888 est situé sur une emprise de 3 000 mètres carrés inscrite entre la rue de l'Abbé-Groult et la rue Yvart (15^e arrondissement).

Le Réservoir de Grenelle a un véritable intérêt architectural et patrimonial. Deux bassins sont soutenus par une galerie de voûtes de 2 000 mètres carrés. L'îlot est bordé, côté rue de l'Abbé-Groult, par un petit bâtiment datant des années 1950, bien intégré parmi les derniers petits immeubles faubouriens préservés du quartier Vaugirard.

Pour tenter d'éviter cette destruction, l'association Respiration Paris 15 a décidé de souligner l'importance du réseau d'ENP à Paris, ses besoins en ENP étant réels et ne pouvant qu'augmenter, et de la conservation patrimoniale du réservoir. Le 31 mai 2013, au cours du Conseil de quartier du 15^e, Eau de Paris, opérateur public en charge de la production et de la distribution de l'eau dans Paris, a tenté de démontrer l'inutilité du Réservoir de Grenelle à l'intérieur du réseau d'ENP en affirmant que les besoins de la ville avaient diminué ces dernières années. Elle justifie ainsi la fermeture de trois des sept réservoirs dans Paris.

Produits chimiques

Pour Respiration Paris 15, la baisse de consommation d'ENP est liée à la décision remontant à une dizaine d'années, de ne plus l'exploiter là où elle pourrait l'être. Aujourd'hui, par exemple, elle n'est plus utilisée pour les incendies, sous prétexte que la pression de l'ENP n'est pas constante. Mais elle n'est plus utilisée non plus pour une partie du nettoyage des trottoirs, pour l'arrosage des jardins... La plupart de ces usages utilisent désormais une eau potable, payée beaucoup plus cher par les contribuables parisiens.



Réservoir de Grenelle et maisons faubouriennes



Galerie voûtée de 2 000 m²

Autre exemple, celui des égouts. Après l'arrêt de la circulation d'eau régulière dans les caniveaux décidé par la Mairie de Paris, les « chasses d'eau », ces réservoirs souterrains de plusieurs mètres cubes que l'on vidait brutalement pour nettoyer les égouts, ne sont plus utilisés. L'encrassement des égouts produit un gaz très dangereux. Les égoutiers doivent porter des masques à gaz dans l'éventualité d'une évacuation d'urgence en cas d'inhalation même de quelques secondes. Le nettoyage des égouts nécessite aussi désormais de grandes quantités de produits chimiques, dont les émanations peuvent être toxiques.

Le plan Climat de la Ville de Paris sou-

ligne l'importance du recours au réseau d'eau non potable comme solution microclimatique. Il faudra alors créer, à grands frais, des bassins dans la capitale. Selon Respiration Paris 15, l'obsession de la Mairie de récupérer du foncier est telle, qu'aucune réflexion à moyen terme n'est menée par la Ville sur tous les développements possibles de l'usage de l'ENP, contrairement aux engagements du Livre Bleu. Celui-ci préconise d'« explorer plusieurs pistes de travail afin de définir un nouveau modèle de gestion économe, global et durable pour le réseau d'ENP ».

Depuis février 2013, Respiration Paris 15 a adressé à Bertrand Delanoë quatre vagues de pétitions réunissant plus de 1 000 signatures de riverains, d'habitants du 15^e arrondissement, mais aussi de tous les Parisiens et continue à recueillir des signatures pour obtenir la préservation du Réservoir de Grenelle.

Agnès Lozet
présidente Respiration Paris 15
<http://respirationparis15.wordpress.com>

Les 120 000 immeubles de la capitale sont dotés d'une carte d'identité solaire

Pour chauffer de l'eau ou pour produire de l'électricité, les toits et les terrasses peuvent être équipés de panneaux. Plusieurs réalisations montrent que les résultats sont très encourageants. Une étude recense le potentiel de chacun des immeubles de la ville

Les toits de Paris ne font pas rêver que les cinéastes et les poètes. Ils intéressent aussi les spécialistes de l'énergie. La capitale reçoit, bon an mal an, 1 700 heures de soleil. Bien assez pour chauffer de l'eau ou pour produire de l'électricité. Oui, mais l'installation ne peut s'imaginer n'importe où, n'importe comment. C'est pourquoi, il y a trois ans, la Ville a répondu avec une demi-douzaine d'autres grandes cités à un appel du pied de l'Europe pour dresser une carte des potentialités solaires de leurs toitures. Après des mois de manipulations informatiques, des ingénieurs de la Ville viennent de produire ce qu'ils appellent « le cadastre solaire » de la capitale.

Il s'agit d'une superbe carte qui restitue les contours exacts de 120 000 immeubles, tant publics que privés. On reconnaît l'Elysée, l'Opéra, le palais du Luxembourg ou l'Assemblée nationale. Mais on distingue aussi la moindre demeure particulière blotie entre deux immeubles haussmanniens. Et la toiture de chacun de ces édifices est affectée d'une couleur en fonction du soleil qu'elle reçoit : bleu pour les plus mal loties, jaune ou orange pour les mieux éclairées. A partir de ce puzzle d'ensoleillement chacun peut supputer et même faire calculer l'énergie qu'il pourrait faire descendre de sa toiture*.

400 000 mètres carrés

Selon Yann François, ingénieur de la Ville : « Un tel document est une première. Il n'avait jamais été dressé pour une ville aussi vaste et aussi dense que Paris. Mais Phébus ne se laisse pas exploiter aussi facilement. On s'est aperçu que 20 % seulement des 31 millions de mètres carrés de toits parisiens pourraient être théoriquement équipés de panneaux. Cent raisons s'y opposent. L'esthétique d'abord bien que les photovoltaïques soient de la même teinte que le zinc. Mais aussi parce que les arbres parfois et les tours - toujours - jettent de l'ombre sur les faitages. Il faut



Centrale photovoltaïque Halle Pajol, après aménagement



Panneaux photovoltaïques Zac Clichy Batignolles

encore que la configuration de la toiture soit propice à des panneaux qui doivent regarder plein sud et être inclinés à 35°. Bref, au final, les spécialistes n'ont repéré que 400 000 mètres carrés qui peuvent être équipés en solaire.

C'est déjà un potentiel considérable. On peut l'utiliser pour disposer soit des chauffe-eau qui se remboursent en moins de dix ans, soit des producteurs d'électricité dont le marché est, certes, beaucoup plus incertain. On compte déjà sur les hauts de la capitale 30 000 mètres carrés de panneaux moitié à eau, moitié à courant électrique. Et il s'en installe environ 3 000 mètres carrés supplémentaires par an. Les audacieux ne sont pas des particuliers ou des co-propriétés mais des offices d'HLM pour lesquels un sou est un sou.

Les deux réalisations les plus récentes et les plus ambitieuses sont les 2 800 mètres carrés dissimulés dans la résille métallique du nouveau stade Jean Bouin (16^e) et les 3 500 mètres carrés d'un ancien atelier SNCF dans le quartier de la gare du Nord (18^e). Cette dernière « centrale », qui doit produire près de 500 mégawatts/heure par an, bat tous les records en Europe. Elle prouve qu'avec un peu d'imagination on peut tirer le meilleur parti énergétique d'édifices anciens sans modifier leur structure.

La carte solaire des toits parisiens va évoluer. Chaque année on y rajoute les panneaux nouvellement installés. Puis tous les trois à cinq ans, elle sera redessinée avec les quartiers en chantier comme Paris Rive Gauche, les Batignolles, Paris Nord-Est. Pour Paris, l'habitude de prendre le soleil ne fait que commencer.

Marc Ambroise-Rendu
rédacteur à Liaison

* Pour cela prendre rendez-vous avec un conseiller de l'Agence parisienne du climat : 01 58 51 90 20

La ZAC du Coteau sud de Jouars-Pontchartrain accusée de menacer l'équilibre de la commune

Des expropriations touchent les propriétaires de parcs et de jardins privés. Ceux-ci se battent avec une association contre une opération de construction de logements et d'équipements publics. Ils proposent une autre implantation

L'Association pour la protection du patrimoine et de l'environnement à Jouars-Pontchartrain (APPEJP) se bat aux côtés des propriétaires contre la menace d'expropriation de la majeure partie des parcs et jardins privés de la zone constituée par le Ruchot et le Fond de Bienval sud, plus généralement désignée par le terme : «Coteau Sud» de Pontchartrain.

Marie-Laure Roquelle, la maire (UMP) de Jouars-Pontchartrain, a en effet mandaté l'Etablissement public foncier des Yvelines pour obtenir une déclaration d'utilité publique qui permettrait d'exproprier tout propriétaire qui refuserait de vendre tout ou partie de son terrain pour la création d'une zone d'aménagement concertée. L'enquête publique a eu lieu du 21 novembre au 30 décembre 2013.

25 % de logements sociaux

L'aménagement des terrains convoités ne comportera guère plus de 25 % de logements sociaux. Les 75 % restants seront dédiés à 70 % à des constructions pavillonnaires, à un parking pour la nouvelle mairie en construction, à la vente de terrains viabilisés nus et à une extension du jardin communal de la médiathèque. Une cinquantaine de logements sont prévus au total.

L'association APPEJP conteste la raison d'utilité publique invoquée qui ne se justifie pas contrairement, selon elle, « à un projet d'hôpital, de voie de chemin de fer, une autoroute, de route nationale... ». La réalisation d'une zone pavillonnaire va grossir considérablement, selon elle, les problèmes déjà existants sur la commune : égouts insuffisants, circulation bloquée matin et soir, crèche créée en 2011 déjà saturée, transports insuffisants et très mal coordonnés entre eux, commerce de proximité quasiment inexistant, et la dernière boucherie a fermé ses portes en juillet 2013...



Ponchartrain, vue du Coteau Sud

En revanche, l'association met en avant la richesse des terrains menacés sur le plan de la biodiversité, de l'écologie, avec des arbres centenaires, véritables pièges à carbone qui sont indispensables au filtrage de l'air pollué issu de la déviation de l'ancienne RN 12. La faune et la flore abritent certaines espèces protégées par les ministères de la Culture et de l'Environnement avec lesquels l'association travaille.

A proximité du château

Cette urbanisation conduirait aussi à la disparition de deux refuges de la Ligue de protection des oiseaux, d'un refuge Jardin de Noé et du seul refuge chauves-souris de la Société française pour la protection des petits mammifères).

L'opération se situe également dans les périmètres de proximité et de visibilité du château de Pontchartrain et de la Place Foch classés, mais ceux-ci ont été spécialement modifiés lors de la révision du PLU pour rendre possible le projet de ZAC...

L'APPEJP a proposé d'autres terrains sur le hameau d'Ergal et en sortie de commune, mais ils ont tous été refusés sans qu'aucune étude ne soit faite. Pourtant,



certains de ces terrains sont déjà viabilisés, desservis par les transports en commun. Leur aménagement pourrait permettre à l'un des hameaux de la commune dépourvu de tout commerce d'attirer un commerce et d'éviter ainsi aux habitants de prendre un véhicule pour faire leurs courses.

Dominique Duval
présidente du collectif JADE
Jonction des associations de défense
de l'environnement
www.jade-asso.fr

Association « Protection du patrimoine et de l'environnement à Jouars Pontchartrain » (APPEJP)
membre du Collectif JADE
20, route de Paris 78760 Jouars-Pontchartrain.
Contact : c.gautierquesnel@free.fr

Le réseau d'étangs et de rigoles du Plateau de Saclay va réalimenter les fontaines de Versailles

Le chantier de restauration devrait prendre une dizaine d'années. Il permettra de redonner à cet équipement vieux de trois siècles sa fonction première de collecte des eaux de ruissellement, assurant ainsi leur maîtrise et limitant le risque d'inondation

La restauration du réseau d'étangs et de rigoles du plateau de Saclay est en cours. Avant le temps de réalisation, les fontaines du parc du château de Versailles pourraient commencer à être réalimentées par ce réseau dès 2017. Saccagé par l'urbanisation et divers aménagements dans les années 1950, il a alors cessé d'assurer sa fonction première de collecte des eaux de ruissellement. Or, le Domaine royal manque aujourd'hui d'eau et des inondations catastrophiques se sont produites en avril 2007 à Châteaufort et à Villiers-le-Bâcle. A la demande de Colbert, Thomas Gobert avait créé ce réseau où les eaux étaient amenées à Versailles uniquement par simple gravitation en traversant la vallée de la Bièvre par les arcades de Buc. Il avait relevé le défi en 1680 de collecter les eaux du plateau, situé à une dizaine de kilomètres, à un niveau de seulement trois mètres au-dessus des réservoirs d'arrivée. Comme il l'écrit en 1702 dans son « Traité pour la pratique des forces mouvantes » : « C'était une entreprise fort hardie de vouloir amasser de l'eau dans une plaine très aride, la conduire près de cinq lieues, à cause des sinuosités ; percer cinq montagnes par des aqueducs sous terre, dont il y en avait à plus de cent pieds de bas, n'avoir que dix pieds de pente, et vouloir commencer son travail par la tête ».

Directives européennes

Cet ensemble remarquable a eu aussi pour conséquence d'assurer la fertilité des terres agricoles du plateau de Saclay, par le drainage du sol. Il a également montré son utilité pour la protection contre les inondations des vallées limitrophes. Il a généré des milieux naturels très diversifiés, riches tant sur le plan faunistique que floristique, avec notamment la réserve naturelle de l'étang Vieux. Outre la réédition du défi de Gobert, les



Extrait du Plan général des étangs et rigoles (1812)

aménageurs actuels du Plateau de Saclay devront répondre à ceux imposés par les directives européennes, reprises dans les lois Grenelle de l'environnement : notamment la sauvegarde de la biodiversité et la création de corridors écologiques. Le succès du projet d'aménagement en cours d'études, et tout particulièrement du Campus scientifique de Saclay d'ambition internationale, est ainsi conditionné par l'entente des nombreux acteurs de l'eau, de la fourniture d'eau potable aux stations de traitement des eaux usées. Il suppose aussi une solidarité totale entre les collectivités locales concernées par ce territoire, dans un souci de développement durable et non d'économie à court terme. La restauration du patrimoine hydraulique est un des enjeux majeurs de cet aménagement, car il assurera une maîtrise retrouvée des eaux de ruissellement du plateau. Il faudra ensuite en arbitrer l'usage, sans oublier la préservation de la biodiversité des milieux aquatiques.

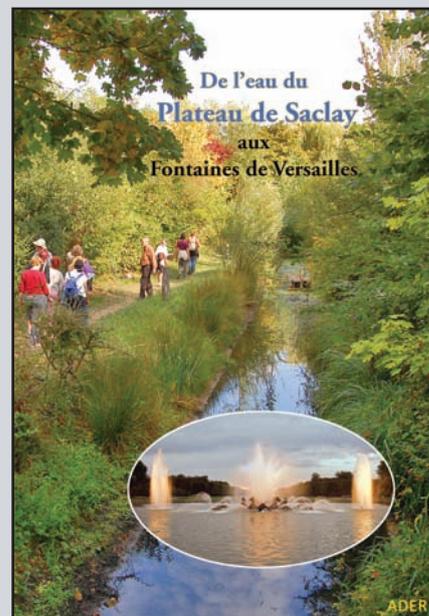
Cette restauration est financée par l'Agence de l'eau, le Conseil régional et le Conseil général de l'Essonne. Sa ges-

tion a été confiée au Syndicat intercommunal de l'Yvette et de la Bièvre (SYB), les deux rivières qui bordent le plateau de Saclay au sud et au nord. Elle devrait être un atout pour obtenir la visibilité mondiale recherchée par les aménageurs du secteur. Le classement du château de Versailles au patrimoine mondial de l'UNESCO, qui a inclus la « grande perspective » à l'ouest, pourrait alors être étendu à l'est à l'ensemble des aqueducs amenant l'eau vers le château, depuis le Pavillon du roi, déjà classé monument historique, situé entre les deux étangs de Saclay.

Gérard Delattre

président d'ADER

(Association des étangs et rigoles du Plateau de Saclay)
www.colos.info



Format 16x23 cm - 64 pages
Edition ADER

Ce petit livre raconte l'histoire extraordinaire de ce réseau hydraulique, son état à ce jour et aussi son devenir souhaitable dans le cadre de l'aménagement du plateau de Saclay.

Pollution d'une rivière près de Limours à proximité d'un ancien site industriel

Les associations demandent qu'une enquête sérieuse soit menée sur les origines et les conséquences de cette contamination aux pyralènes, des substances dangereuses pour la santé et persistantes dans la nature

En février 2013, un couple d'éleveurs bovins de Forges-les-Bains voit son troupeau placé sous séquestre. Un contrôle inopiné effectué par le laboratoire d'un abattoir de Seine-et-Marne a détecté la présence d'un taux anormalement élevé de polychlorobiphényles (PCB) sur deux de leurs vaches. Or, ces animaux paissent sur des prés bordés par la Prédécelle. Ce petit cours d'eau, qui prend sa source à la frontière du département des Yvelines et de l'Essonne, pourrait être pollué depuis plusieurs années déjà.

Des analyses avaient été demandées par la préfecture de l'Essonne en 2009 dans le cadre d'un programme de lutte contre les inondations sur le bassin versant de la Prédécelle. Un complément d'étude environnementale avait alors révélé un fort taux de PCB dans un étang qui devait être curé sur la commune de Vaugrigneuse, situé en aval de Limours et de Forges les Bains.

Six fois la valeur limite

L'information est passée sous silence par les autorités et le syndicat intercommunal de l'hydraulique et de l'assainissement de Limours (SIHAL). Les PCB sont des dérivés chimiques chlorés plus connus sous le nom de pyralènes. Ces substances toxiques dangereuses pour la santé sont persistantes dans l'environnement. Elles s'accumulent dans les organismes vivants, au long de la chaîne alimentaire.

Dans un communiqué daté du 19 avril 2013, le préfet de l'Essonne confirme qu'une présence importante de PCB a été détectée dans les sédiments de la rivière à partir de l'exutoire des eaux pluviales d'une ancienne zone industrielle située à Limours avec des concentrations dépassant par endroit jusqu'à six fois la valeur limite réglemen-



Deux aspects de Limours : la Prédécelle et une usine en démolition

taire. Une enquête est confiée à la brigade de gendarmerie de Limours.

Le 29 avril, Essonne Nature Environnement, la fédération des associations de protection de l'environnement de la haute vallée de l'Orge et l'association Vivre à Forges portent plainte auprès du procureur de la République. Elles craignent que le troupeau ait bien été contaminé par l'eau de la rivière, aucune teneur significative en PCB n'ayant été relevée dans les analyses de foin et de sédiments des autres points d'eau utilisés par les animaux. Elles pensent aussi que cette pollution n'est pas limitée aux PCB et qu'elle est susceptible de présenter un risque pour la santé d'autres espèces. Une base de données du BRGM détaille les activités des anciennes usines installées près de la rivière et fait état de nombreuses substances dangereuses présentes sur le site jusqu'à la cession des bâtiments.

Plus de sept mois après le dépôt de cette plainte, les éleveurs et les associations n'ont toujours pas de réponse du tribunal. Et l'enquête piétine.

La préfecture a publié un nouveau communiqué le 15 novembre 2013 mais il ne fait que confirmer qu'un vol de transformateurs électriques serait à l'origine d'un déversement d'huiles contenant des PCB. Pour les associations, les investigations ne peuvent pas s'arrêter là. La pollution peut être due aux fuites des transformateurs mais aussi à des utilisations de PCB dans les encres d'imprimerie et peintures. Elles demandent que des contrôles de la qualité des eaux souterraines soient réalisés au droit du site et que l'enquête soit confiée à l'Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique.

Catherine Giobellina
présidente de l'association Vivre à Forges
vivreaforges@gmail.com

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.

Liaison n°157 - Décembre-Janvier 2014 17

Issy-les-Moulineaux privilégie toujours les nouveaux bureaux face aux logements

La municipalité multiplie les opérations d'urbanisme pour accueillir des emplois. La construction de tours de grande hauteur en bord de Seine continue à susciter une vive opposition des associations. Celles-ci s'apprêtent à déposer un nouveau recours

La ville d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) fourmille de projets : ZAC Léon Blum, aménagement du centre ville et des terrains libérés par le départ du Centre national d'Etudes des télécommunications (Cnet). Mais c'est la ZAC du Pont d'Issy qui inquiète le plus l'association Action citoyenne pour les transports et l'environnement de la ville d'Issy (Actevi). Il y est prévu la construction de trois tours d'environ 180 mètres de haut : 235 000 mètres carrés de bureaux qui pourraient accueillir plus de 10 000 nouveaux emplois.

Avec d'autres associations (Issy l'Ecologie, AEBB, Val de Seine Vert), l'Actevi avait engagé en juin 2012 un recours contentieux devant le tribunal administratif contre la création de cette ZAC (*Liaison* n° 147, octobre 2012). Elle s'apprête aujourd'hui à déposer un recours contre le permis de construire de la première tour si, à l'issue de l'enquête publique qui vient de s'achever, et malgré le rejet massif des Isséens qui se sont exprimés lors de l'enquête, le commissaire enquêteur délivre un avis favorable.

Une « Défense bis »

L'Actevi s'oppose fermement à ce projet qui n'est porté, selon elle, que par la Mairie, les promoteurs et les architectes. L'Actevi estime qu'il contribuera, s'il se réalise, à édifier une « Défense bis » dans les Hauts-de-Seine avec les aménagements prévus sur les secteurs voisins de Boulogne-Billancourt et du sud-ouest de la capitale.

Pour l'Actevi, ce projet de tours provoquera par ailleurs de nombreuses nuisances pour les habitants d'Issy-les-Moulineaux et de la commune voisine de Boulogne-Billancourt. L'ombre portée des immeubles touchera l'île Saint-Germain, le sud-ouest de Paris et le quartier du Point du Jour. Les hélicoptères devront modifier leurs trajectoires



d'approche vers l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et passer au dessus de Boulogne-Billancourt, avec toutes les conséquences en matière de bruit et de sécurité.

Transports saturés

Le bon fonctionnement des cheminées enterrées de l'usine d'incinération des déchets d'Issy-les-Moulineaux ne serait pas compatible avec la proximité de ces immeubles de grande hauteur. Les transports en commun déjà saturés dans le secteur risquent d'atteindre un point critique.

Le projet de tours constituerait également une atteinte aux paysages de la vallée et des coteaux de la Seine, alors que les berges du fleuve sont classées au patrimoine mondial de l'UNESCO, qui s'est prononcé récemment contre l'érection de tours dans Paris.

Le développement considérable des bureaux et des logements à Issy-les-Moulineaux consomme une grande partie des derniers espaces libres, y compris sur la rive gauche de Seine qui est une zone inondable. Et la ville affiche désormais un des taux les plus faibles d'espaces verts par habitant des Hauts-de-Seine.

La commune de 65 000 habitants accueille chaque jour plus de 70 000 salariés locaux et extérieurs, en particulier grâce à un réseau de transports en commun important qui devrait être complété par une gare du projet Grand Paris Express. Mais la ville s'éloigne aussi du ratio d'équilibre pour le département des Hauts-de-Seine de 3,1 logements nouveaux pour un emploi créé, inscrit dans le nouveau schéma directeur de la région d'Ile-de-France. Un Sdrif qui préconise d'ailleurs une nouvelle fois un rééquilibrage des emplois et des logements entre l'est et l'ouest de la région.

L'Actevi dénonce également l'aménagement de la ZAC du CNET inclus dans le contrat de développement territorial de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest. A sa signature, le 13 décembre 2012, il prévoyait 750 logements. Ils se sont transformés en 150 logements sur 10 000 mètres carrés, 70 000 mètres carrés de bureaux et 20 000 mètres carrés de commerces...

Jean-Marc Brison
président d'Actevi, Action citoyenne pour les transports
et l'environnement de la ville d'Issy

Les associations critiquent sévèrement les contrats de développement territorial sur le département

Elles estiment que les projets Cœur économique Roissy-Terres de France et Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France font de trop nombreuses impasses sur les conséquences de la concentration d'activités dans des zones fragiles

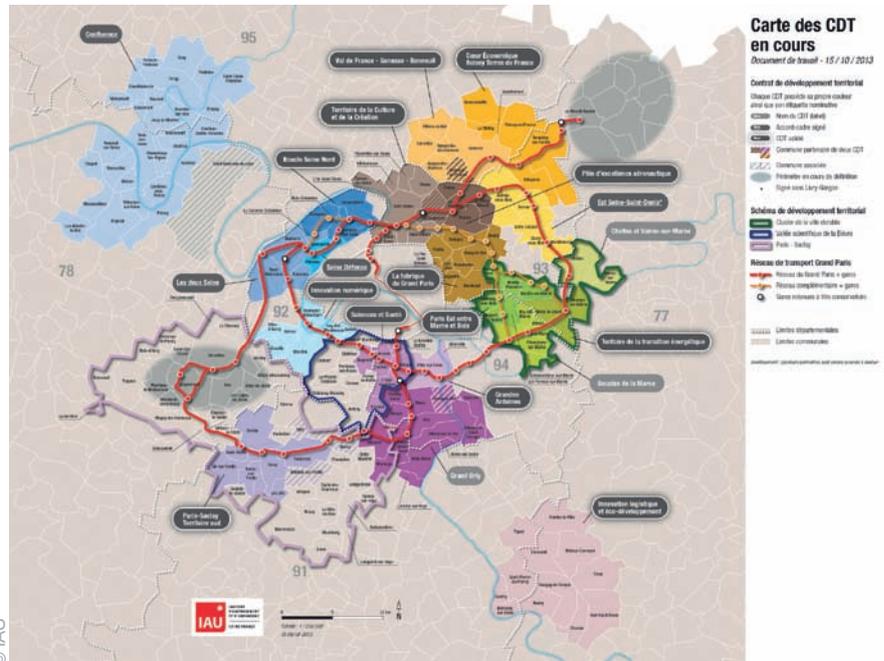
Pour les associations du Val-d'Oise, un seul contrat de développement territorial, le CDT du Grand Roissy, se justifierait sur le territoire du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis au lieu des quatre actuellement. Ainsi, selon elles, le projet de territoire du CDT Val de France-Gonesse-Bonneuil se réduit à une suite d'opportunités ratées : circuit de Formule 1, équipement pour Roland Garros... N'ayant pas abouti, ces projets ont été remplacés par le Dôme, une salle multisport de 20 000 places, à Sarcelles, et Europa City, un centre commercial de 500 boutiques avec piste de ski et parc à neige, à Gonesse, qui nécessitent d'importantes infrastructures de transport pour les desservir.

Ce CDT, comme les trois autres qui lui font concurrence, fait l'impasse sur le bilan du développement de la plate-forme de Roissy et sur celui des villes de Sarcelles, Garges, Villiers-le-Bel, fortement liés au développement de l'aéroport. Une analyse approfondie du bilan des trente années d'existence de l'aéroport aurait été nécessaire. L'accroissement des nuisances aériennes a progressivement provoqué une perte de mixité sociale et une baisse de la qualification des habitants au fur et à mesure. L'erreur fondamentale de ce CDT est de ne pas tenir compte de ce bilan négatif et de rechercher une issue dans un aéroport de Roissy toujours plus grand.

Explosion des déplacements

Ce sont 35 000 à 70 000 emplois supplémentaires qui sont prévus dans le CDT Cœur économique Roissy-Terres de France. Pour les associations, la concentration d'emplois sur cette zone a pour conséquence l'explosion des besoins de déplacements domicile-travail auxquels l'amélioration de l'existant et la création d'infrastructures nouvelles de transport en commun ne pourront pas répondre.

De plus, selon elles, il est illusoire de prétendre apporter une réponse au taux de chômage par la création de ce CDT, car les emplois nouveaux sont globalement d'un niveau de qualification élevé. Il suffit d'observer les cartes de répartition du domicile



ESPACES AGRICOLES MENACÉS

Le contrat de développement territorial qui devrait permettre une vision globale et une cohérence de l'aménagement de l'espace n'est souvent qu'une couche supplémentaire du millefeuille ayant permis de dessaisir le conseil régional de sa responsabilité d'aménagement.

Ces CDT, loin de permettre une meilleure maîtrise du foncier, ne font qu'accroître la consommation d'espaces agricoles et ne se font pas dans l'intérêt des habitants.

Un des enjeux du Sdrif 2013 est le défi alimentaire et l'accroissement de l'autonomie alimentaire de l'Île-de-France. Or l'aménagement de ces différents projets, comme le triangle de Gonesse ou le projet de golf de Roissy, implanté dans un périmètre régional d'intervention foncière censé préserver les terres agricoles, en développant chacun sa zone d'activités, de logements, de commerces ou de loisirs, participe à la surconsommation des espaces agricoles dans une politique d'aménagement fondée sur la concurrence des territoires.

des salariés de la plate-forme aéroportuaire pour constater que plus les personnes sont qualifiées, plus elles s'éloignent du site aéroportuaire pour se loger, en allant s'installer vers le nord, en Picardie.

Quant au projet Carex, réseau de fret ferré à grande vitesse, souvent présenté comme une évolution positive d'intermodalité de fret aérien et ferré devant contribuer à une réduction du nombre de vols, cette affirmation reste à démontrer. L'autre possibilité est le risque d'une hyperconcentration du fret aérien sur la plate-forme de Roissy avec une partie sur voie ferrée, mais aussi un fort appel d'air pour le fret camion et un accroissement du nombre de vols de fret.

De plus, ce projet devrait se situer dans l'emprise des 3 200 hectares de la zone aéroportuaire en lieu et place d'activités qui n'ont pas de lien direct avec le transport aérien à implanter en dehors de la plate-forme. Alors qu'on parle de densification de la ville, le CDT préconise l'étalement de l'aéroport avec toutes ses conséquences pour l'environnement.

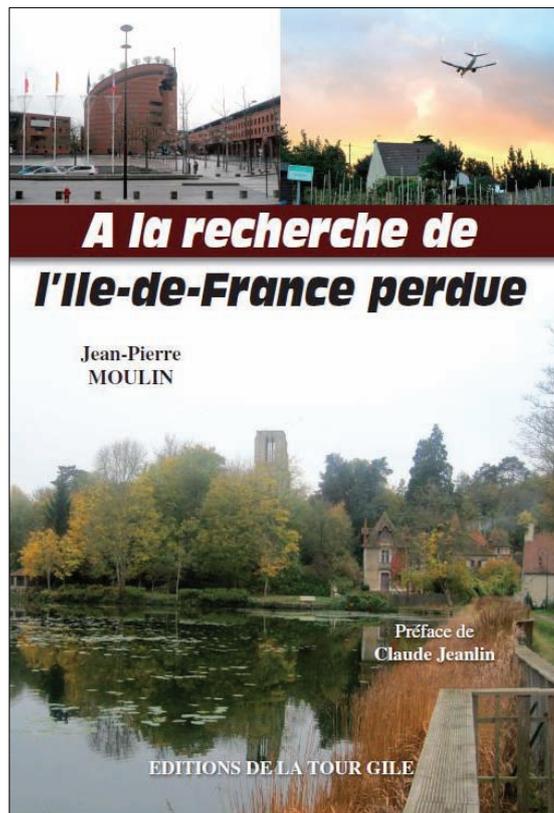
Bernard Loup
président de Val-d'Oise Environnement
www.valdoise-environnement.fr/

Le lent déclin d'une région

A partir de son expérience personnelle, Jean-Pierre Moulin, ingénieur, professeur d'urbanisme et responsable associatif conduit une réflexion sur l'aménagement de la région Ile-de-France dans son livre *A la recherche de l'Ile-de-France perdue*. Il retrace son évolution à travers des périodes marquantes de l'histoire régionale, de la révolution industrielle du 19^e siècle jusqu'à nos jours.

L'auteur souligne ainsi le contraste entre la région prospère de l'après Seconde guerre mondiale, où travailler ne présentait pas de difficulté majeure, et l'image d'un lent déclin après la crise pétrolière de 1973. La fracture sociale qui s'immiscera alors dans la société transformera inéluctablement le visage de la région Ile-de-France. Les politiques successives d'aménagement du territoire ne parviendront pas à enrayer cette dégradation progressive de l'environnement et de nos conditions de vie.

L'inégalité environnementale aboutira à créer une ségrégation d'autant plus significative que les territoires seront traités de façon de plus en plus différenciée. Jean-



A la recherche de l'Ile de France perdue, Jean Pierre Moulin, les éditions de la Tour Gile, 208 p. Prix 15 €
Contact : jp.moulin@free.fr

Pierre Moulin illustre ses propos par des exemples comme Evry devenue une ville sans âme, conséquence de l'application de décisions contradictoires. Il cite aussi la création de l'aéroport d'Orly en zone urbaine au sortir de la guerre qui, avec son projet actuel d'extension conduit à une impasse. En effet, l'aéroport contraint par un environnement hostile ne peut plus contribuer au rayonnement de la région en générant des nuisances insupportables pour les populations riveraines.

Par ailleurs, il impute au schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif), révisé à plusieurs reprises, de ne pouvoir harmoniser les règlements d'urbanisme locaux. Ses préconisations sont en effet peu suivies et un diagnostic récent montre son incapacité à équilibrer l'espace francilien.

Au-delà de ce bilan sans concession, le livre porte un regard positif sur la faculté des citoyens à s'approprier leurs espaces de vie et à s'engager pour dessiner l'Ile-de-France de demain à une échelle humaine.

C'est de tous ces sujets que le livre *A la recherche de l'Ile-de-France perdue* traite, en partageant ce constat avec tous ceux qui refusent l'abandon aux seules valeurs de l'économie mais qui ont l'ambition d'une région mieux partagée.

Yannick Jamain
vice-président d'IDFE



change d'adresse !

Notre union a quitté l'avenue Edison et s'est installée **2, rue du Dessous-des-Berges**. Un local en rez-de-chaussée où nous sommes prêts à vous accueillir.
01 45 82 42 34 - Métro Porte d'Ivry, tram T3 Arrêt Maryse Bastié

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 : 2, rue du Dessous-des-Berges 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