



Ile-de-France Environnement

Métropole du Grand Paris ou « Méga Grosse Pagaille » !

A l'aube de la création de la MGP au 1^{er} janvier 2016, comment voulez-vous que le Francilien s'y retrouve ?

Tout d'abord sur le terme « Grand Paris ».

En juin 2010, la dénomination « Grand Paris » qualifie le réseau de transports « Grand Paris Express » et les contrats de développement territoriaux, l'ensemble étant au final baptisé « Nouveau Grand Paris ». Mais en janvier 2014, cette expression « Grand Paris » se retrouve dans la « Métropole du Grand Paris », définie par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM). Dans le premier cas, il s'agit de « transport »... dans le second, de « gouvernance des territoires ».

Ensuite, comment voulez-vous que le Francilien comprenne ce qu'est le territoire de la MGP ?

Le cœur de la Métropole est clairement défini, à savoir Paris et la Petite Couronne (qui verra disparaître ses départements au profit de « territoires » dont le statut est encore très mal défini). Mais l'adhésion possible à la MGP de communes limitrophes en fait une entité à géométrie variable, ces ajouts étant facteur de perturbation des intercommunalités en place qui commençaient tout juste à fonctionner. Sans oublier l'interrogation légitime du Francilien résidant en « Très Grande Couronne » qui se sent exclu de tout ce processus et se demande à quelle sauce son lieu de vie va être mangé !

Enfin, comment voulez-vous que le Francilien ait confiance en la mise en route de cette supra-intercommunalité ? Avec plus de trois mois de retard, une mission de préfiguration a été constituée par le Préfet de Région, pour réfléchir notamment au fonctionnement de cette super-structure. Or elle regroupe 290 personnes, dont 226 élus. Comment vont-ils réussir à se mettre d'accord ? Ce groupe de travail n'est-il pas à l'image du Conseil métropolitain, future gouvernance de la MGP, qui compterait plus de 400 membres.

Toute cette usine à gaz laisse perplexe. Elle ne serait que simple curiosité si nous étions certains qu'elle allait diminuer l'épaisseur du millefeuille de la gouvernance actuelle.

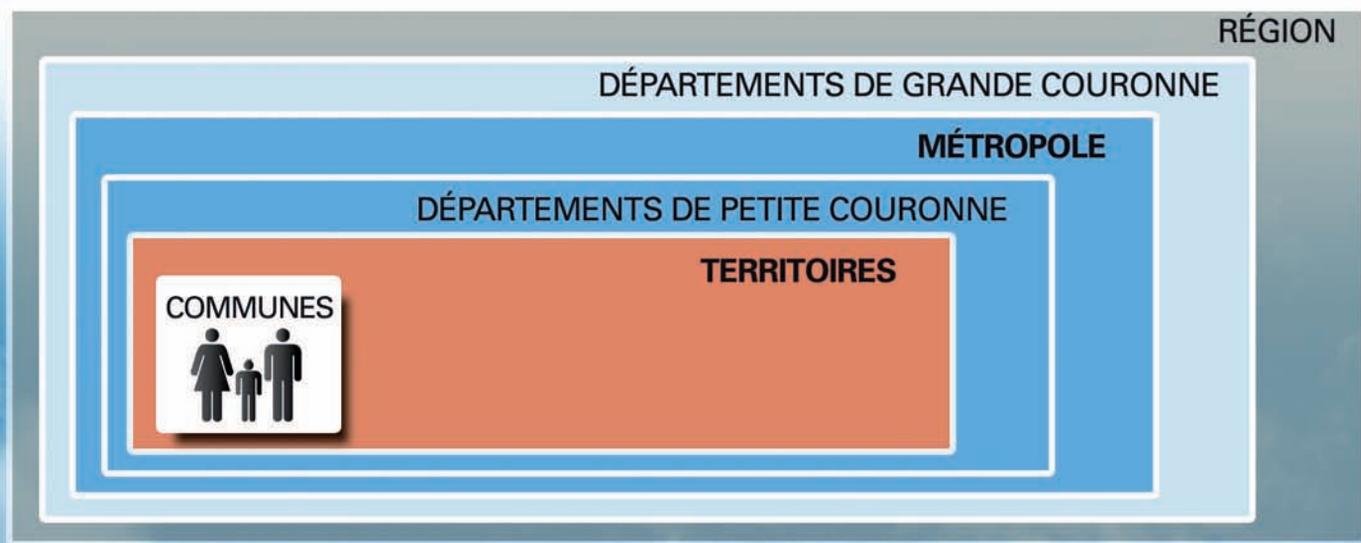
La co-construction du futur Grand Paris avec les partenaires socio-économiques doit être la pierre angulaire du futur Grand Paris, car la création de la MGP ne doit pas conduire à une plus grande rupture du citoyen avec l'État. L'association Ile-de-France Environnement a constitué avant l'été un groupe de travail afin d'être une force de propositions. La présence d'un membre d'IDFE, Daniel Hannotiaux, au sein de la mission de préfiguration facilitera le suivi de ce chantier « pharaonique ».

Dominique DUVAL
présidente d'IDFE

Sommaire

- 2 Brèves
- Paris**
- 3 La Commission du Vieux Paris retrouve un président
Les relevés Porte d'Auteuil confirment la pollution de l'air
Le projet Paris Nord-Est devient le plus grand chantier de l'agglomération
- Yvelines**
- 6 Débat public sur le projet du port d'Achères
- Val-d'Oise**
- 7 Alternatiba manifeste pour protéger le Triangle de Gonesse
- Val-d'Oise /Yvelines**
- 8 Des villages du Vexin s'opposent à une nouvelle carrière
- DOSSIER :**
- 9-12 **IDFE a 40 ans**
- Nuisances**
- 13 Un nouvel indicateur pour mesurer le bruit
- Réglementation**
- 14/15 Le plan régional d'élimination des déchets
- Innovation**
- 16 Le concours Design Zéro Déchet
- Nature**
- 17 Les libellules, sentinelles de l'environnement
- Fiche pratique**
- 19 L'organisation de la justice
- Lu et conseillé**
- 20 Balade urbaine dans le Grand Paris

Emboîtement administratif



Essonne Nature Environnement (ENE) conteste l'extension des aérogares d'Orly

Les associations vont déposer un recours contre la décision du préfet de l'Essonne de donner son feu vert à la construction d'un nouveau terminal à l'aéroport d'Orly. Fin 2018, à l'issue des travaux, la capacité technique de l'aéroport serait portée à 32,5 millions de passagers par an contre 27 millions aujourd'hui ! Les associations du Forum sud francilien, qui s'attendent à une progression significative du trafic aérien, ont décidé de déposer un recours conjoint aux côtés de ENE. Elles demandent que le gouvernement engage un vrai débat public sur les projets d'Aéroports de Paris (ADP) et sur la politique aéroportuaire en Île-de-France.



La disparition de Claude Cayssials

Claude Cayssials, président d'Essonne Nature Environnement de 2003 à 2008, est décédé le 19 août à l'âge de 82 ans. Claude Cayssials ne manquait aucune manifestation importante de la fédération. Nous garderons en mémoire sa jeunesse d'esprit et son âme de bénévole associatif au service d'un humanisme respectueux de notre environnement. Son credo : *rassembler ce qui est éparé et mutualiser les compétences* : un héritage qu'il faut désormais continuer à mettre en œuvre.

Trois fois plus de pistes cyclables en douze ans

Selon une étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France récemment rendue publique, les habitants de la région disposent désormais de plus de 3 500 kilomètres d'aménagements cyclables, un chiffre multiplié par trois entre 1999 et 2012. Près de la moitié des communes, principalement dans le cœur de la métropole, en sont dotées. Sur la période récente, ce sont les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne qui ont été les plus dynamiques dans la création

d'aménagements destinés à faciliter les déplacements des cyclistes.

L'Ada 13 fête ses cinquante ans

L'Association pour le développement et l'aménagement du 13^e arrondissement de Paris (Ada 13) fête ses 50 ans. ADA 13 a pour but d'informer les habitants sur les transformations de leur cadre de vie et de favoriser leur participation à la définition des aménagements de leur arrondissement. Elle est ainsi intervenue dans le débat public sur tous les grands dossiers urbains comme l'opération « Italie XIII » dans les années 60 et la Zac Paris-Rive-Gauche dans les années 90. A cette occasion, l'association organise une exposition du 20 au 30 octobre et un colloque le 25 octobre. Elle souhaite y associer ses adhérents, amis et partenaires. Programme et renseignements sur le site : ada13.com/wordpress



Une deuxième ZAP en Ile-de-France

Inaugurée le 18 septembre, la zone agricole protégée (ZAP) de Forges (Seine-et-Marne) couvre une superficie de 600 hectares, sur les 1 400 de cette commune. Celle-ci accueille déjà une ligne TGV, l'autoroute A 5 avec un échangeur et une aire de service. Elle est menacée par un projet de carrière d'extraction cimentière. Pour empêcher l'urbanisation des espaces agricoles et pour donner une visibilité foncière aux huit agriculteurs du territoire, la commune a initié le processus de ZAP en 2008, et après enquête publique le préfet a signé l'arrêté de création de la ZAP en mars, pour son annexion au PLU. Outil encore méconnu de gestion foncière utilisé pour la deuxième fois seulement en Île-de-France, la ZAP assure une protection à long terme des espaces agricoles : seul le préfet peut déclasser des terres en cas de projet d'utilité publique supérieure.

L'AEV s'installe à Pantin dans un bâtiment autosuffisant en énergie

Fin août, les 137 salariés de l'Agence des espaces verts (AEV) ont emménagé à Pantin (Seine-Saint-Denis) dans la Cité régionale de l'environnement. L'immeuble de 5 800 m² est le premier bâtiment en France à être autosuffisant en énergie grâce à l'installation sur le toit de 440 panneaux photovoltaïques. D'ici fin octobre,



l'AEV sera rejointe dans cet immeuble par six autres organismes : l'Arene (économies d'énergie), Bruitparif (pollution sonore), Natureparif (biodiversité), l'Ordif (déchets), la Saerp (aménagement) et Sem Energies Positif (développement durable).

Pose de la 1^{ère} pierre de l'atelier de maintenance de la Tangentielle Nord

Début septembre, les partenaires et financeurs du projet de la Tangentielle Nord ont posé la première pierre de l'atelier de maintenance des futurs tram-trains, à Noisy-le-Sec (Seine Saint Denis). D'une superficie de 4 100 m², le site ouvrira en 2016, afin de permettre une mise en service en juillet 2017 du tronçon central Epinay-Le Bourget, long de 11 kilomètres. Une fois terminée, la ligne fera 28 kilomètres de long, entre Sartrouville (Yvelines) et Noisy le Sec. Elle pourra transporter 250 000 voyageurs par jour pour des trajets sans passer par Paris.

L'Union des Amis du Parc de Chevreuse lance un concours photos



Le concours « J'aime mon arbre » est ouvert à tous les habitants du Parc, amateurs, professionnels, jeunes, adultes. Il cherche à valoriser les arbres du territoire du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Jusqu'au 30 avril 2015, les candidats sont invités à photographier un arbre, à lui donner un nom ou un titre, une légende ou un mot doux. <http://jaime-monarbre.org>

Anne Hidalgo nomme un président à la Commission du Vieux Paris

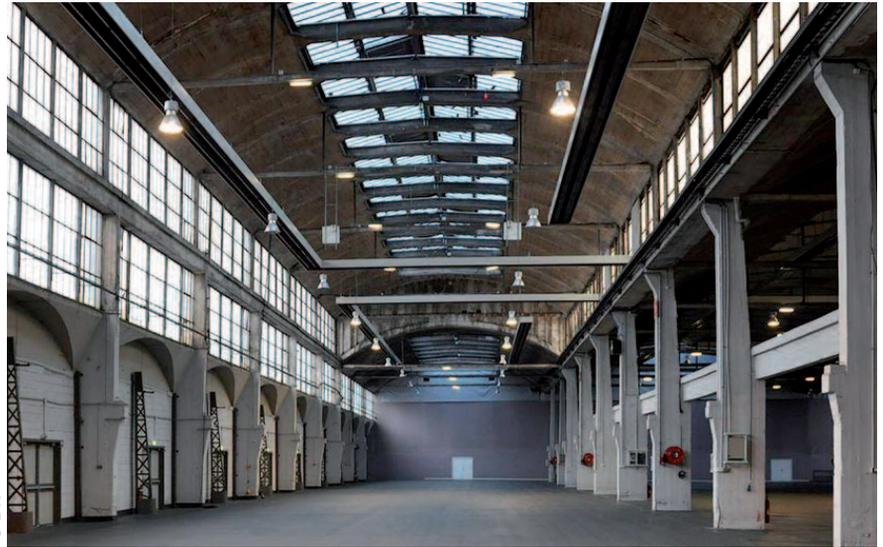
L'attente du renouvellement, après les élections municipales, de cette instance dont les avis ne sont pourtant que consultatifs, avait fait naître des inquiétudes sur les intentions réelles de la Maire de Paris.

Après plusieurs mois d'attente, Anne Hidalgo, maire (PS) de la capitale, a fini par nommer, fin septembre, un nouveau président à la Commission du Vieux Paris. Il s'agit de Bernard Gaudillère, ancien directeur de cabinet de Bertrand Delanoë, qui a fait partie de plusieurs cabinets ministériels et qui, surtout, siège à la Commission du Vieux Paris depuis 2008. Cette nomination, ainsi que la désignation de plusieurs nouveaux membres, dont des représentants d'associations comme SOS Paris, ont dissipé en partie les craintes sur la volonté supposée de Mme Hidalgo de se passer des avis de cette instance.

Les observations de la Commission du Vieux Paris, créée en 1897, sont en effet rarement bienvenues à la Mairie de Paris. Cette institution est le conseil du premier édile de la capitale en matière de patrimoine. L'ancienne Commission aurait dû être renouvelée au lendemain des élections municipales. Elle ne l'a pas été. Sans doute parce qu'elle n'est pas assez obéissante si l'on en juge par les affaires où elle a exprimé son désaccord avec des projets en cours : Serres d'Auteuil, Samaritaine, Poste du Louvre, Halle Freyssinet.

Bâillonner

Dès 1903, on l'avait mise en demeure de ne pas se mêler des projets de la capitale : il s'agissait alors d'un projet de la Ville de raser le quartier entre Saint-Germain-des-Prés et l'Institut. Aujourd'hui, on voudrait la consulter exclusivement sur des dossiers choisis par le maire et lui interdire toute publicité, bref, la bâillonner pour qu'elle ne se mêle plus des affaires sensibles ! Après que les deux derniers vice-présidents aient démissionné, l'un après l'autre, leurs successeurs ont été renvoyés, sans merci ni hommage, du jour au lendemain. La Commission ne se réunissait plus depuis plusieurs mois car sa composition n'avait pas été reconduite depuis les élections. Seuls quatorze élus avaient été choi-



Halle Freyssinet

sis parmi les conseillers de Paris et on attendait toujours la désignation des quarante scientifiques, professionnels ou représentants d'associations...

Patrimoine

La Commission occupe un rôle essentiel en tant que gardienne du patrimoine ordinaire : celui que ne prend pas en compte la protection de l'Etat, mais qui contribue fort à la qualité de la ville dans la continuité de son histoire et de sa culture. Deux conditions sont impératives pour qu'elle remplisse ce rôle : son indépendance et la prise en compte de ses avis.

Sur le premier point, le choix des membres devrait garantir leur autonomie vis-à-vis des structures politiques et administratives du pouvoir local. Le secrétaire général, en particulier, ne devrait pas être asservi aux décisions de sa hiérarchie. C'est à lui qu'incombe le choix de l'ordre du jour, y compris sur des dossiers que la municipalité ne souhaite peut-être pas que l'on aborde.

La publicité des avis adoptés par la Commission est également essentielle : le principe de la diffusion des comptes-rendus de séance a été suspendu par la précédente majorité municipale, dans l'intention évi-

dente d'étouffer toute contestation. Les vœux, uniquement consultatifs, émis par la Commission sont rarement suivis d'effet. Les arbitrages du cabinet du maire lui sont systématiquement défavorables. Bertrand Delanoë avait promis d'en présenter le bilan chaque année au Conseil de Paris, il ne l'a jamais fait.

55 MEMBRES

Chargée de veiller sur le patrimoine historique et placée sous la présidence du maire, la Commission du Vieux Paris compte cinquante-cinq membres : des élus, une trentaine d'experts, historiens, architectes, universitaires ou conservateurs, ainsi que des présidents d'associations. Elle émet chaque mois un avis sur les demandes de permis de démolir et de construire, pour préserver le patrimoine. Ces avis sont consultatifs mais fondés sur une expertise reconnue qui leur confère une certaine autorité sur le plan scientifique et patrimonial.

La très mauvaise qualité de l'air à la Porte d'Auteuil illustre l'urgence de revoir les déplacements

Les capteurs au bord du Boulevard périphérique révèlent des concentrations records de polluants. IDFE demande une nouvelle fois une utilisation plus grande des modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière

Les apparences peuvent être trompeuses. La Porte d'Auteuil est un quartier de l'ouest parisien (16^e), recherché pour ses avenues ombragées, ses grands stades et ses clubs sportifs, son hippodrome et sa proximité avec le Bois de Boulogne. Pourtant l'air qu'on y respire est un des plus toxiques de la capitale, après celui de la Porte de la Chapelle.

Les stations Airparif mesurent les polluants, heure par heure. La communauté européenne et l'OMS préconisent le non dépassement de deux normes (une moyenne journalière et une moyenne annuelle) de chaque polluant. La station de la Porte d'Auteuil, certes située en bordure du boulevard périphérique à la hauteur de la bretelle d'accès à l'autoroute A13, y détecte des concentrations record de polluants. Or, ces polluants ne restent pas confinés aux routes à grande circulation mais s'étendent sur 500 mètres de part et d'autre, selon Airparif.

A l'heure des aménagements de grands équipements sportifs à la Porte d'Auteuil dont l'extension du stade de tennis Roland-Garros, IDFE s'étonne que, parmi

les pollutions recherchées lors de l'étude d'impact environnemental du projet, seules les nuisances sonores, la pollution des sols et la pollution lumineuse aient été évaluées. Curieusement aucune étude n'a traité de la pollution de l'air du futur Roland Garros alors qu'il est situé en bordure du Boulevard périphérique.

Fait alarmant

Bien que les moyennes mêlant les heures de trafic intense et celles de nuit lissent les résultats, le nombre de journée de dépassement relevé par la station Auteuil pour les particules fines de 10 µm a été de 118 jours en 2013. Fait alarmant, de 2011 à 2013 les 25 000 mesures relevées par Airparif révèlent que les concentrations des particules fines de 10 et 2,5 microns ainsi que de celles des oxydes d'azote dépassent les normes recommandées pendant plus de 94 % du temps annuel.

Depuis des années IDFE dénonce la qualité de l'air dans notre région comme lors de notre manifestation "Carnaval des asphyxiés" du 1^{er} février au Trocadéro (*Liaison n°159*), la pollution aérienne étant

un facteur avéré d'aggravation des risques pour les personnes atteintes d'affections respiratoires et cardiaques.

Trop de diesel

Paris fait partie des villes européennes les plus polluées (Aphekom 2010). Si la disparition des industries polluantes a contribué à améliorer la qualité de l'air, la part prépondérante des véhicules diesel dans le parc automobile a annulé ces bénéfices et amplifie actuellement les risques sanitaires. Il est urgent de mettre en place des mesures efficaces et de remettre en question profondément notre modèle actuel de mobilité. En 2010, les deux tiers des 41 millions de déplacements quotidiens des Franciliens ne dépassent pas 4,4 kilomètres. Il devrait être possible de convaincre les habitants de la région à laisser leurs véhicules individuels pour prendre les transports en commun ou choisir un mode doux (marche ou vélo) ou l'autopartage.

Agnès POPELIN
vice-présidente d'IDFE

UN SÉMINAIRE INTERNATIONAL

IDFE a organisé le 16 septembre un séminaire international "European legal actions on air quality" portant sur les initiatives juridiques prises dans chaque pays par les citoyens pour améliorer la qualité de l'air. Des associations anglaises (Client Earth), allemandes (Deutsche Umwelthilfe e.V), françaises (FNE, IDFE, Les amis de la Terre, Respire, Ecologie sans frontière, Citizencase) et des cabinets de juristes (Paul Hastings, Geulen & Klinger) ainsi qu'un représentant de la Commission européenne en charge de l'environnement ont participé à ce séminaire. Chaque association a présenté les différentes formes de recours juridiques qu'elle portait dans son pays. Le bilan du séminaire a été très positif et a montré qu'un travail inter-association se met en place afin de peser plus fortement sur les politiques laxistes en matière de pollution de l'air.



L'élargissement du projet urbain Paris Nord-Est en ferait le plus grand chantier de l'agglomération

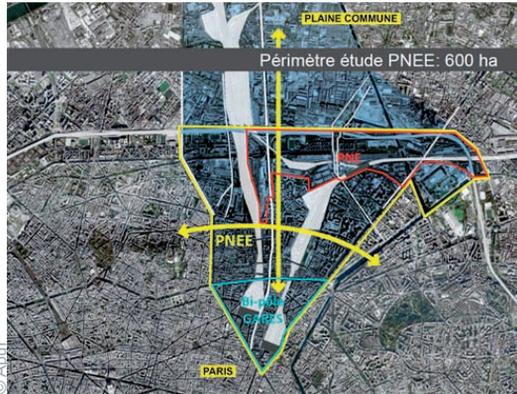
Les associations et les habitants des quartiers concernés se mobilisent pour relancer la concertation. Ils veulent que soit respecté l'équilibre entre les constructions, les espaces publics et les exigences environnementales

Avec ses 200 hectares, le projet d'aménagement urbain de Paris Nord-Est, entre les portes de la Chapelle (18^e arrondissement) et de la Villette (19^e arrondissement), devrait être le plus vaste chantier de l'agglomération parisienne. Il prévoit de reconquérir des friches industrielles en bordure du boulevard périphérique pour y faire de la « ville » et y créer de nouveaux pôles d'attractivité. L'objectif est de réaliser une dizaine de quartiers métropolitains afin de réduire la fracture entre Paris et la banlieue, d'y loger 15 000 nouveaux habitants et de créer 25 000 emplois. Un traitement urbain et paysager devrait permettre d'assurer la continuité entre Paris et les communes riveraines de Seine Saint-Denis.

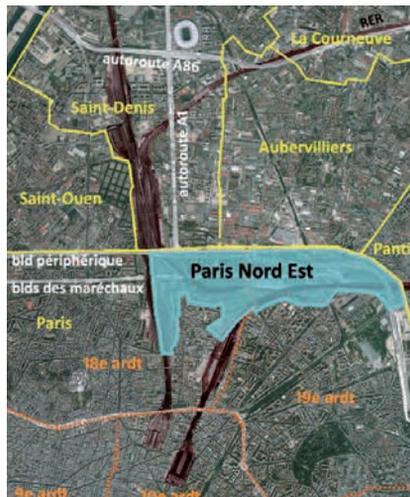
Dans l'attente du CDG Express

C'est dans le 19^e que les aménagements sont les plus avancés : le secteur *Claude Bernard* a été livré fin 2013, la reconversion de l'entrepôt *Macdonald* et l'aménagement du quai de la *Charente* seront achevés en 2015. Dans le 18^e, en bordure du faisceau ferroviaire de la gare du nord, le chantier de *Chapelle International* a démarré en juin dernier. Suivra en 2018 l'installation du *Campus Condorcet* sur deux sites (Porte de la Chapelle et Aubervilliers) et plus tard les projets du dépôt de la *Chapelle*, de la *Gare des Mines*, de *Chapelle Charbon*... A moins que le tracé du CDG Express qui vient d'être relancé par le gouvernement début 2014 remette en cause une partie des aménagements. Pour désenclaver et relier ces quartiers, de nouvelles infrastructures et dessertes en transports en commun ont été réalisées : arrivée du tramway T3, prolongement de la ligne 12. D'autres le seront d'ici fin 2015 (Gare RER E Rosa Parks).

Aujourd'hui, avec la perspective de la



Vision future de Paris Nord Est



Vision actuelle de Paris Nord Est

Metropole du Grand Paris, une nouvelle étape pourrait élargir le périmètre de Paris Nord-Est au secteur des deux gares de l'Est et du Nord jusqu'au cœur de Saint-Denis et du carrefour Pleyel, soit 600 hectares au total. L'enjeu territorial de cette nouvelle carte serait d'utiliser au mieux « les capacités de mutation urbaine et paysagère des deux faisceaux ferrés et de leurs rives », comme indiqué dans une délibération du Conseil de Paris en 2012. En octobre 2013, un marché d'études urbaines a été confié à l'architecte François Leclercq et à une équipe pluridisciplinaire pour établir « une synthèse globale et prospective à l'échelle du grand territoire ».

C'est dans ce contexte que les associations de riverains, les conseils de quartier des 18^e et 19^e arrondissements se sont emparés du sujet. Des habitants, forts de leurs actions pour la réhabilitation de la Halle Pajol (voir *Liaison n°155 d'octobre 2013*) ont fondé l'association pour le suivi de l'aménagement de Paris-Nord-Est 18 (ASA PNE 18) pour se faire entendre dès la

préparation des dossiers d'aménagement. Leur initiative a relancé le processus de la concertation. Ainsi, le principe de créer des comités de suivi par projets a été acté par la Mairie du 18^e et mis en œuvre sur l'opération *Chapelle International*. Un site internet dédié a été ouvert, une garante a été nommée, une « Maison des projets » a été ouverte en juin. Enfin sous l'impulsion d'ASA PNE, une charte de la concertation est en cours d'élaboration. Les militants associatifs veulent peser sur les décisions publiques afin que soit respecté un juste équilibre entre densité de population (logements, bureaux, équipements...), espaces verts et exigence environnementale.

Olivier ANSART
président d'Asa Paris Nord - Est
<http://asa-pne.over-blog.com/>

*Les secteurs d'aménagements de Paris Nord-Est

ZAC Claude Bernard (19^e) - livraison 2013
Entrepôt Macdonald (19^e) - livraison 2015
Porte de la Villette/Quai de la Charente/ (19^e) - livraison 2015
Gare Rosa Parks/Evangile (19^e) - livraison fin 2015
Chapelle International (18^e) - livraison 2017/2020
Campus Condorcet (Aubervilliers/Paris 18^e) - livraison 2018
Gare des Mines (Aubervilliers/Paris 18^e) - mission d'études urbaines en cours
Dépôt de la Chapelle (18^e) - en cours d'étude de préfiguration
Chapelle Charbon (18^e) - en cours d'étude de préfiguration

Le projet de création d'un port sur la plaine d'Achères entre dans une nouvelle phase avec le débat public

Les associations se montrent attentives aux engagements de préservation de l'environnement des promoteurs de ce vaste chantier. Les habitants du secteur restent inquiets sur les conséquences pour leur cadre de vie

Une plateforme portuaire multimodale destinée principalement aux activités du bâtiment et des travaux publics est en projet sur un site de 100 hectares en bordure de Seine sur la plaine d'Achères (Yvelines). Ces terrains sont exploités pour l'extraction des granulats depuis 2013 après avoir été un champ d'épandage des eaux usées jusqu'en 2007.

Le dossier Port Seine Métropole Ouest (PSMO) préparé par Ports de Paris, est en débat public depuis la mi-septembre. En proposant ce projet, Ports de Paris, établissement public de l'État qui a pour mission d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les installations portuaires publiques d'Ile-de-France, poursuit trois objectifs.

Tout d'abord, redynamiser un territoire – la confluence Seine-Oise – fragilisé par un déséquilibre entre les habitats et les emplois. Ensuite, s'inscrire dans la dynamique du Grand Paris en facilitant l'approvisionnement en granulats et en permettant la valorisation des déblais liés à la construction de logements et à la réalisation d'un réseau de transports public de voyageurs. Enfin, accélérer le report modal, en favorisant l'usage des voies fluviale et ferrée pour le transport de marchandises.

Les berges ouvertes au public

La zone portuaire serait aménagée au fur et à mesure de la libération des espaces après extraction des granulats, de 2019 à 2035. L'élément central serait la réalisation d'une darse de 80 mètres de large, ouverte sur la Seine par un chenal d'accès. Ainsi les berges seraient préservées et même renaturées, avec ouverture au public par des cheminements doux.

Le projet est évalué à 110 millions d'euros et serait financé sur fonds publics, par Ports de Paris, la région Île-de-



France et l'Europe. La rentabilité serait assurée par les redevances d'occupation du domaine public au bénéfice de Ports de Paris. Un bilan socioéconomique « nettement positif » selon le dossier du débat. Le programme Port Seine Métropole comprend un autre volet : l'aménagement du secteur Est de la plaine d'Achères, sur 300 hectares environ, pour en faire un site dédié à la logistique et aux conteneurs. Un projet qui nécessite préalablement l'amélioration de la desserte routière, notamment le prolongement de l'A 104, auquel la plupart des associations sont opposées. Cette phase 2 ne fait pas partie du débat public en cours.

Economie circulaire

Les associations d'environnement se montrent attentives à certains aspects du projet : la volonté affirmée de concertation mise en avant par Ports de Paris, un principe d'économie circulaire - extraction de matières premières, qui partiront par le fleuve, et remblayage avec des déchets de chantiers, le tout se faisant sur des terres impropres à l'agri-

culture car polluées - un réaménagement paysager au fur et à mesure de l'exploitation, la promesse de création d'emplois durables, un renforcement de la part du fret fluvial et ferroviaire... Tout ceci méritant d'être approfondi dans le cadre du débat public.

Toutefois, celui-ci devra également répondre aux inquiétudes légitimes des habitants : la protection des panoramas à partir des villes – Andrésey, Maurecourt, Conflans, Herblay - situées sur la rive opposée du fleuve, le bruit engendré par les activités portuaires et le traitement des matériaux, les effets sur la qualité de l'air, l'impact sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye toute proche, le sort de la phase 2 - le port Est - une extension à laquelle les associations sont fermement opposées.

Le débat public devra permettre un vrai questionnement sur l'opportunité du projet et ses principaux aspects. Ile de France environnement y participera, notamment par la rédaction d'un cahier d'acteurs.

Jean-Claude PARISOT
Rédacteur à Liaison

Les Alternatiba occupent le Triangle de Gonesse pour préserver les terres agricoles du bétonnage

Une manifestation de ces militants des « villages » inventés par les Basques a dénoncé pendant deux jours un projet de centre commercial et de zone de loisirs totalement contraire à la logique du développement durable

La première manifestation d'Alternatiba Ile-de-France sur le climat s'est déroulée les 20 et 21 septembre dans un champ du Triangle de Gonesse (Val-d'Oise). La marche contre le projet d'Europa City a été festive, musicale, vivante, colorée, imaginative et les débats sur la nécessité pour les citoyens de se réapproprier les décisions sur le climat, sur la gestion de la ville, sur les transports, ont été riches.

Alternatiba Ile-de-France, Val-d'Oise Environnement, le Collectif pour le Triangle de Gonesse* et Environnement 93 avaient choisi cet endroit symbolique pour lancer la première manifestation des villages Alternatiba. Les 700 hectares de terres agricoles du Triangle de Gonesse risquent d'être bétonnés. Le projet Europa City, porté par la famille Mulliez (Auchan, Leroy Merlin, etc.) envisage de construire sur 80 hectares des boutiques, des salles de spectacles et d'expositions, un parc nautique et, cerise sur le gâteau, une piste de ski indoor.

Une conférence sur le climat

Le projet énergivore va détruire de très bonnes terres céréalières, alors même que l'Ile-de-France n'est pas autonome pour son alimentation. La logique du développement durable et des solutions que devrait rechercher la conférence sur le climat COP 21, qui aura lieu en septembre 2015 sur l'aéroport du Bourget tout proche, serait de ne pas retenir de tels grands projets inutiles. Ceux-ci augmentent le réchauffement de la planète alors que les espaces agricoles et naturels contribuent à capturer le carbone, à la régulation du climat, au drainage des sols pour lutter contre les inondations et à alimenter les nappes phréatiques.

Un tel projet pousse à une logique de toujours plus de consommation alors que les centres commerciaux aux alentours (Aéroville, O'Parinor...) sont en situation de très forte concurrence.



© Pierre Barat

La manifestation dans Gonesse

Quant aux emplois, leur nombre comme toujours est surévalué : ils comprennent ceux liés à la construction du projet, mais ne déduisent jamais les pertes liées aux petits commerces de centre ville, ces commerces et marchés qui font l'animation de la commune.

Le conseil général de Seine-Saint-Denis vient de voter un vœu à la majorité (PS-PCF-EELV) défavorable à ce genre d'aménagement qu'il estime destructeur de l'environnement et ne correspondant pas à l'attente des populations. Par ailleurs, les conseils municipaux du Blanc Mesnil et de Tremblay-en-France, villes voisines de Gonesse, ont voté à l'unanimité un vœu défavorable à Europa City.

Bernard LOUP

Président de Val-d'Oise Environnement
www.valdoise-environnement.fr



*La manifestation était soutenue par FNE, IDFE, la Confédération paysanne, les Amis de la conf, Terre de liens, le Gab, Les Amis de la Terre, Agir pour l'environnement, Réseau Action Climat, Coordination Eau IDF, Enercoop, Attac, Greenpeace, Naturellement l'environnement, Solidaire, EELV, le Parti de gauche, Ensemble, Nouvelle Donne, Politis, avec une aide du conseil régional d'IDF et de la ville de Tremblay-en-France.

UNE IDÉE BASQUE

L'idée des villages Alternatiba est né à Bayonne, d'une manifestation pour protester contre le réchauffement climatique qui a réuni 10 000 personnes en octobre 2013. C'est la réponse trouvée par les Basques pour donner une suite à la conférence de Copenhague de 2009, qui a complètement échoué.

Des habitants du Parc naturel régional du Vexin s'opposent à une nouvelle carrière

Un gigantesque projet de la société Calcia, soutenu par l'administration, est dénoncé par les associations. Elles relèvent les risques sanitaires et environnementaux

Les habitants des communes de Brueil-en-Vexin, Sailly, Fontenay-Saint-Père et Guitrancourt (Yvelines), réunis dans trois associations, s'opposent au projet de la société Calcia d'ouvrir une nouvelle carrière de calcaire dans une « zone spéciale » de 550 hectares dans le Parc naturel régional du Vexin français, à 50 kilomètres de Paris. Ils s'élèvent contre la manière dont l'administration soutient ouvertement l'industriel au détriment des intérêts des habitants et de la région. Si la demande de permis d'exploitation, déposée à la fin de l'année par cette filiale du groupe Italcementi, 5^e producteur mondial de ciment, est acceptée, 700 000 tonnes de calcaire cimentier pourraient être extraits chaque année à partir de 2018. Comme le calcaire est, semble-t-il, nettement plus facile à extraire à proximité des villages de Brueil et Sailly, les habitants de ces villages se sont regroupés pour refuser que l'exploitation de la carrière soit à moins de 400 mètres de leurs habitations. Pour permettre à d'énormes camions d'accéder à la nouvelle carrière depuis l'ancienne, sur la commune de Guitrancourt, où se trouve le concasseur, Calcia veut réaliser, à travers une forêt protégée, une gigantesque piste, de 70 mètres de large par endroits. Des merlons de trois mètres de hauteur bordant chacun des côtés de la piste.

En contradiction avec le PLU

Le cimentier, qui parlait en 2010 d'un mode d'acheminement du calcaire par tunnel passant sous la forêt, n'évoque plus cette hypothèse. En mai dernier, lors de la première présentation officielle du projet, Calcia annonçait que sa "piste" ferait l'objet d'une demande de projet d'intérêt général (Pig) s'imposant au maire de Brueil et aux habitants en contradiction avec le tout nouveau



En rouge, la nouvelle carrière, en bleu l'ancienne

plan local d'urbanisme. En août, c'est l'ensemble du projet, avec la piste et la carrière, qu'un arrêté préfectoral a semblé vouloir faire passer dans le cadre du Pig. Pour les associations, il est incompréhensible que l'État semble vouloir aider à tout prix Calcia à imposer son projet. Elles mettent en avant la santé des habitants du secteur, qui risquent d'être soumis à diverses pollutions comme le bruit des camions, des tirs de mines, les poussières d'abattage du calcaire...

« La zone spéciale » correspond également à une réserve d'eau pour la population riveraine et pour toute la vallée de la Montcient. Ses paysages agricoles et forestiers d'une grande beauté et d'une grande utilité écologique constituent une base de randonnée, de loisirs, aisément accessible par les habitants de la région

Dominique PELEGRIN

Présidente AVL3C Vexin zone 109

vexinzone109@gmail.com

LA CRÉATION D'UNE ZONE SPÉCIALE

Entre 1988 et 1991, le ministère de l'Industrie commande une série d'études sur les réserves en calcaires cimentiers du Mantois. Des six secteurs étudiés, deux sont retenus dans le schéma directeur d'Ile-de-France d'avril 1994 : Epones-Mézières sur la rive gauche de la Seine (abandonné au printemps 1996 au profit d'un site de Seine-et-Marne dont l'exploitation est attribuée à Lafarge Ciments), et une zone sur la rive nord du fleuve, en limite sud du Vexin français. Aussi, en janvier 1995, le ministre de l'Industrie demande au préfet des Yvelines d'engager l'instruction d'un projet de création de zone spéciale dans le secteur vexinois, qui occuperait 550 ha pendant 150 ans. Ce dernier émet un décret le 5 juin 2000 qui définit une zone spéciale de carrières cimentières sur les communes de Brueil en Vexin, Fontenay-Saint-Père, Guitrancourt et Sailly, dont 92 % de la superficie sont dans le périmètre du PNR du Vexin français.

DEMANDE D'ABONNEMENT

Je m'abonne à *Liaison* (un an, 6 à 8 numéros)

Nom :

Adresse :

Tél : Courriel :

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

Ile-de-France Environnement a 40 ans

De 1970 à 2014, l'Union a toujours été présente sur les sujets environnementaux dans la région. Elle est animée par des bénévoles infatigables et convaincus. Ils ont su conjuguer oppositions à certains projets et propositions alternatives constructives.

Une pression constante sur les politiques

Le mouvement associatif de protection de l'environnement est apparu dans la région Ile-de-France dans les années 1970. La densification urbaine, l'extension des voies à grande circulation et le développement des nuisances ont alors conduit certains citoyens à prendre conscience des inconvénients du « progrès » induit par la période de croissance des « Trente Glorieuses ».

En ce qui concerne Paris, un sujet inquiète à l'époque : la création de la voie express rive gauche. Devant le projet municipal de gare routière sur le parvis de Notre Dame, le conseiller d'État Louis Fougère et Anne-Marie Picard, médecin résidant sur l'Île de la Cité, l'association pour la défense et l'embellissement du site de Notre Dame est créée. Un regroupement informel de plusieurs dizaines de comités locaux s'opère autour de ce noyau : le « Bureau de liaison des associations de défense de l'environnement de Paris et de la région parisienne », germe de notre union régionale actuelle, est né.

Début 1974, campagne présidentielle : lors d'une réunion publique rassemblant 2 000 personnes, les questions environnementales sont abordées pour la première fois à Paris, portées par le Bureau de Liaison qui interroge les candidats et présente des propositions. Cette initiative est un premier succès : durant son mandat, Valéry Giscard d'Estaing, qui s'est inspiré des propositions associatives pour le volet « environnemental » de son programme, adopte la loi de protection de la nature (1976) et crée un ministère regroupant les services de l'équipement et ceux de l'environnement.

Les années 80 sont celle de la structuration du mouvement : le rassemblement régional est officiellement déclaré en Préfecture le 6 février 1981 sous le nom de « Bureau de Liaison des associations de défense de l'environnement de la région parisienne ». L'association régionale trouve un local, engage un permanent, lance le bulletin « Liaison » et obtient l'agrément préfectoral. Le collectif se rapproche également des fédérations défendant le patrimoine, le cadre de vie, les transports en commun, l'écologie... En 1982, lors des États généraux de l'environnement, le travail du Bureau de Liaison est concrétisé par la publication d'un Livre blanc sur l'Ile-de-France qui est remis solennellement aux autorités franciliennes.

En 1993, le Bureau de Liaison devient « Ile-de-France Environnement » et l'union régionale adhère à France Nature Environnement. Le mouvement est riche d'environ 200 associations et ses représentants se penchent activement sur la révision du Schéma d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France.

En 1997, IDFE connaît une sérieuse crise morale et financière qui est gérée par une nouvelle équipe et permet de lancer les bases d'une nouvelle expansion, dans la rigueur et dans l'harmonie. En particulier, les statuts modifiés prévoient qu'aucun membre du Bureau, désormais, ne puisse exercer une même fonction plus de deux mandats (soit quatre années en tout). Cette disposition assure un renouvellement des équipes et des méthodes, une addition de talents et de sensibilités. Ces quinze dernières années, la vie de l'union régionale a ainsi été ryth-

mée par les présidences successives investies d'une seule et même mission : faire comprendre aux décideurs de la région Ile-de-France qu'il est indispensable de préserver et d'améliorer la qualité de vie dans la région.

LES PRÉSIDENTES



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

Anne-Marie PICARD
(1974-1993)

André SUCHIER
(1993-1997)

Alain DEMAIZIERES
(1997-2001)

Marc AMBROISE-RENDU
(2001-2005)

Pierre MERLIN
(2005-2006)

Daniel HANNOTIAUX
(2006-2010)

Michel RIOTTOT
(2010-2014)

Ile-de-France Environnement a 40 ans

Quelques grands combats

Un coup d'arrêt à la gare routière sur le parvis de Notre Dame

En 1970, les riverains de la cathédrale Notre-Dame, dont Anne-Marie Picard, apprennent par hasard qu'il est prévu un parking souterrain de 220 places dont 17 réservées aux cars de tourisme sur la place Jean XXIII. Abattage de la quarantaine de tilleuls, condamnation du square, inadéquation du projet puisque les cars, trop hauts, ne pourraient s'y garer... L'association pour la Défense du site de Notre-Dame et environs est créée le 6 septembre 1970 : la fondatrice de notre Union en fait partie. L'action de ces militants environnementaux de la première heure, qui rassemblent rapidement plus de mille adhérents, conduit le Conseil de Paris à abandonner le projet.

Une action constante sur l'aménagement du territoire régional

En 1979, l'élaboration du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, premier document de planification de l'organisation territoriale francilienne, entraîne la création du « Bureau de liaison des associations de défense de l'environnement de Paris et de la région parisienne ». Très axé à ses débuts sur Paris (lutte contre les hauteurs des tours prévues au POS de Paris, actions pour sauvegarder le secteur de Beaubourg ou les marchés parisiens, suivi des dossiers de Bercy, des terrains Citroën, des Halles...), le mouvement s'est ensuite intéressé à la banlieue. Au fil des révisions des schémas régionaux les axes défendus n'ont jamais divergé : respecter les espaces naturels notamment forestiers, préserver les terres agricoles, donner une priorité aux transports en commun, ne pas réaliser de coûteuses opérations de prestige, tenir compte de la pollution de l'air, ne pas densifier à outrance la région parisienne... Chaque nouveau plan régional a fait l'objet d'un travail minutieux et approfondi de la part d'IDFE.

Projet Europacity (95)**Une implication à dimension très nationale**

L'implication politique du mouvement au plan national est importante à ses débuts : interpellation des candidats lors des élections présidentielles de 1974, questionnaire aux partis politiques en 1978 et aux candidats en 1981, nombreuses réunions et contacts avec les ministères... Le mouvement pèse sur l'éveil à l'environnement de la société et des politiques.

Un transformateur transformé

Un projet de quatre transformateurs électriques (le Poste Bagot) sur un belvédère près de Thoiry (Yvelines) est vivement combattu en 1995 par les associations locales soutenues par IDFE. Un seul verra le jour quinze ans plus tard sous le nom de Poste Yvelines, poste modèle pour RTE en terme d'intégration environnementale.



Lignes électriques (91)

Les questions sur les nuisances et pollution aériennes

En 2003, IDFE adresse une lettre sur la concentration excessive du trafic aérien en Ile-de-France à 165 personnalités politiques régionales. Depuis, la situation s'aggrave ! Etudes scientifiques démontrant que les nuisances sonores induisent de véritables pathologies : les associations de protection de l'environnement dont IDFE sont à l'origine de la création de Bruitparif en 2004... Impact sur l'air des polluants liés aux mouvements des avions. Malgré la mobilisation massive des citoyens, le "lobby" poursuit son plan d'augmentation du trafic : nouveau terminal "colossal" à Roissy, rénovation de l'aérogare d'Orly, modifications insidieuses des "couloirs aériens" afin de "repousser les limites de saturation" de l'espace aérien.

Le gros dossier des déchets

Le sujet « déchets » est une préoccupation de l'Union dès les années 1980, du fait des nuisances liées aux décharges à ciel ouvert puis des incinérateurs d'ordures ménagères qui polluent l'air. Ensuite, un nouveau sujet apparaît : les installations de stockage de déchets inertes, qui amassent les déblais plus ou moins contrôlés des travaux du BTP. Dès 1988, l'Union appelle le Conseil régional à une politique de réduction et de valorisation des déchets...

Ile-de-France Environnement a 40 ans

de notre union

Le leitmotiv de la protection des espaces naturels

Dès leur regroupement informel début 1974 au sein du « Bureau de Liaison des 60 », les militants avaient souci de protéger les espaces verts menacés par la mise en place des plans d'occupation des sols, le développement du réseau routier, l'apparition des ZAC... A partir des années 1980, l'arrivée des lignes TGV Sud-Est et Atlantique ont entraîné la création de la Coulee verte. Une réflexion s'est engagée sur la mise en place d'une ceinture verte autour de Paris : sauvegarde des forêts périurbaines face à l'urbanisation, alerte sur la surexploitation de la forêt par les coupes rases, reconnaissance de la vocation agricole du plateau de Saclay... Cette réflexion a vu la naissance des parcs naturels régionaux autour de la capitale, le premier étant celui de la Haute Vallée de Chevreuse créé en 1985.

La mobilisation contre l'industrie des loisirs

Implantation d'Eurodisney à Marne la Vallée en 1986 et du Parc Astérix au nord de l'Ile de France en 1987... aujourd'hui, centres commerciaux géants avec skidômes et multiplication des golfs modelés par le stockage des déchets inertes... L'Union déplore de tout temps cette instrumentalisation du loisir saccageant les espaces agricoles et naturels. Le milieu du sport a rejoint ce mauvais exemple avec le projet d'extension de Roland Garros qui détruit les serres d'Auteuil ou celui du stade de Rugby en Essonne.



Serres d'Auteuil (92)

Les questions sur les nuisances et pollution aériennes

En 2003, IDFE adresse une lettre sur la concentration excessive du trafic aérien en Ile-de-France à 165 personnalités politiques régionales. Depuis, la situation s'aggrave! Etudes scientifiques démontrant que les nuisances sonores induisent de véritables pathologies : les associations de protection de l'environnement dont IDFE sont à l'origine de la création de Bruit-parif en 2004 ... Impact sur l'air des polluants liés aux mouvements des avions. Malgré la mobilisation massive des citoyens, le "lobby" poursuit son plan d'augmentation du trafic : nouveau terminal "colossal" à Roissy, rénovation de l'aérogare d'Orly, modifications insidieuses des "couloirs aériens" afin de "repousser les limites de saturation" de l'espace aérien.

Le fléau de l'extraction « gaz et huiles de schistes »

Une nouvelle menace est apparue pour notre environnement, notamment en Seine et Marne : la technique de fracturation hydraulique permettant d'extraire des hydrocarbures présents dans les roches appelées « schistes ». Technologie agressive pour le sous-sol aux conséquences mal connues... technologie gourmande en eau à l'heure des interrogations sur la disponibilité future de cette ressource... technologie dont le modèle économique détériorera irrémédiablement notre environnement...

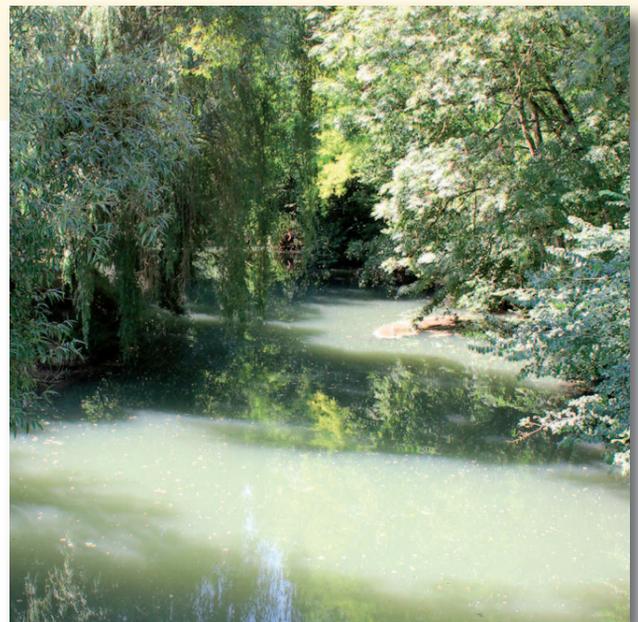


Gaz de schistes (77)

Le bien précieux de la trame bleue

Les milieux aquatiques franciliens ont perdu la moitié de leur surface en 50 ans et ne représentent aujourd'hui que 2,1 % de la superficie de la région alors que 42 espèces oiseaux en dépendent. Des partenariats, trop peu fréquents, se mettent en place entre associations, élus, syndicats de rivière et Agence de l'eau. Des diagnostics et des études permettent alors de rendre à ces petites rivières leur ancien cours (par exemple La Bièvre) et une part de leur biodiversité naturelle quand l'urbanisation l'autorise.

Venise Briarde (77)



Ile-de-France Environnement a 40 ans

Un texte prémonitoire d'Anne-Marie Picard

Le 25 juin 1980, Anne-Marie PICARD, Présidente fondatrice du « Bureau de Liaison » qui allait devenir plus tard « Ile de France Environnement », ouvrait par ces mots la réunion « Ras le Bol » organisée à la Maison de la Mutualité



« Soirée de protestation, soirée d'affirmation. Cette réunion, nous l'avons voulue, nous l'avons organisée pour protester contre l'attitude la plus courante de nos interlocuteurs, nous la

tenons pour affirmer la solidarité et la détermination des associations.

Nous avons été, nous sommes tous confrontés au même phénomène : la concertation qu'on nous propose le plus souvent doit s'écrire avec des guillemets ; c'est un mot dont on pare, à la limite, n'importe quelle réunion à laquelle nous sommes conviés.

Tous ici nous avons entendu de beaux discours, des mots justes, des analyses exactes, des projets apparemment convenables, mais... dès qu'il s'agit de passer aux actes, aux décisions concrètes, les fissures s'élargissent en failles, les fossés s'approfondissent et nous avons la surprise de découvrir une réalité contraire à tout ce que nous avons entendu auparavant. Nous en éprouvons parfois de l'amertume et du découragement. Avoir été écoutés mais non entendus et compris. Aujourd'hui, ce soir, nous dirons notre volonté de ne pas baisser les bras, notre détermination à demander que soient prises en compte nos critiques et propositions. Nous réaffirmerons notre solidarité dans tous les combats que nous avons engagés pour les faire aboutir.

[...]

C'est que nous nous heurtons encore aux mêmes obstacles : l'irresponsabilité administrative, l'impuissance politicienne, la politique de l'autruche ou celle de Gribouille...

Concertation, consultation, dialogue, nous les rencontrons parfois. Et même, il en sort des résultats concrets, c'est la conséquence d'actions d'associations unies. Mais pour un résultat positif, combien de faux semblants, combien d'échecs ?

Voyez le résultat des enquêtes dites d'utilité publique. Qu'est-

il fait de nos avis ? Le Commissaire enquêteur découvre toujours une raison – une mauvaise raison – d'écarter les arguments défendus par les associations. Ou bien nous sommes trop nombreux, ou bien nous ne sommes pas assez nombreux...

De toute façon, un projet soumis à enquête est acquis au moment où il est soumis à enquête. Les dés sont jetés. La mascarade commence. Quel cynique aveu, cette phrase d'un dirigeant d'EDF rapportée par le journal l'Expansion, en substance : « Une enquête publique n'est pas faite pour examiner le projet, mais pour voir comment il est accueilli par le public. »

De telles phrases, nous pouvons tous en rapporter, en citer : elles illustrent un état d'esprit que nous combattons. »

Bureau de Liaison des 60

Associations de Défense de l'Environnement
à Paris et dans la Région Parisienne

25 JUIN 1980

Siège Social :
2, rue Boutarel, 75004 Paris
Téléphone : 326.66.36

POURQUOI CETTE REUNION ?

Soirée de protestation, soirée d'affirmation. Cette réunion nous l'avons voulue, nous l'avons organisée pour protester contre l'attitude la plus courante de nos interlocuteurs, nous la tenons pour affirmer la solidarité et la détermination des associations.

Nous avons été, nous sommes tous confrontés au même phénomène la concertation qu'on nous propose le plus souvent doit s'écrire avec des guillemets ; c'est un mot dont on pare, à la limite n'importe quelle réunion à laquelle nous sommes conviés.

Tous ici nous avons lu ou entendu de beaux discours, des mots justes, des analyses exactes, des projets apparemment convenables, mais... dès qu'il s'agit de passer aux actes, aux décisions concrètes les fissures s'élargissent en failles, les fossés s'approfondissent et nous avons la surprise de découvrir une réalité contraire à tout ce que nous avons entendu auparavant.

Nous en éprouvons parfois de l'amertume et du découragement. Avoir été écoutés mais non entendus ni compris. Aujourd'hui ce soir nous dirons notre volonté de ne pas baisser les bras, notre détermination à demander que soient prises en compte nos critiques et nos propositions ; nous réaffirmerons notre solidarité dans tous les combats que nous avons engagés pour les faire aboutir.

Voilà pourquoi nous sommes réunis ce soir, ici, à l'initiative du Bureau de Liaison des 60, de la Charte de la Nature et de la Fédération des Associations de Sauvegarde de l'Environnement d'Ile de France. Cette proposition a été approuvée et reprise par l'ensemble des associations invitées au nom desquelles je vous remercie d'être présent ce soir.

Plusieurs thèmes seront abordés

- Les associations face aux élus et à l'Administration
- la crise de l'urbanisme à PARIS et en ILE DE FRANCE
- l'ILE DE FRANCE transformée en banlieue amorphe
- la défense des arbres et des forêts
- Contre le bruit et les pollutions
- repenser les transports

L'indice Harmonica va rendre plus audible le bruit en donnant accès à des informations objectives

Cet outil a été mis au point par Bruitparif et une association équivalente de la région lyonnaise pour permettre de mieux caractériser les nuisances et pour trouver ensuite des solutions pour les réduire

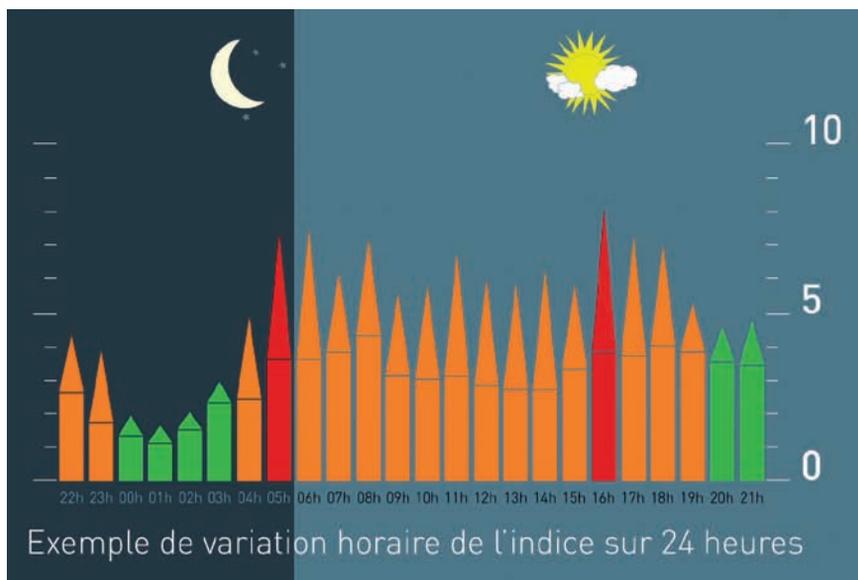
L'association Bruitparif en partenariat avec Acoucité, son homologue du Grand Lyon, propose un nouvel outil pour rendre plus compréhensible la notion d'environnement sonore au grand public. Sélectionné par la Commission européenne dans le cadre du programme Life, ce projet, Harmonica pour Harmonised noise information for citizens and authorities, doit faciliter l'accès aux informations sur l'environnement sonore et les actions possibles pour réduire le bruit, rendre cette information compréhensible et harmoniser les méthodes et moyens de comparer les différents territoires.

Un son est une vibration mécanique de l'air qui se propage sous formes d'ondes longitudinales grâce à la déformation élastique de l'air. L'homme perçoit ces variations de pression grâce à un sens spécialisé : l'ouïe. Le bruit résulte alors de la mise en œuvre du capteur (l'oreille) et de l'intégration des niveaux, fréquences et origines des sons par l'ordinateur (le cerveau) relié au capteur.

En trois temps

Les sons sont mesurés par un sonomètre selon une échelle logarithmique, les décibels. Ces derniers sont utilisés sous forme d'indicateurs sonores pour tenter de rendre sensible les impacts du bruit. La réglementation française utilise un type d'indicateur énergétique sur trois périodes de temps, le LAeq (niveau continu équivalent) qui moyenne les niveaux sonores : LAeq jour (6-18h), LAeq soirée (18-22h) et LAeq nuit (22-6h).

Au niveau européen, il a été décidé d'utiliser un seul indicateur tenant compte des trois périodes ou indicateur global, le Lden. Cet indicateur est calculé sur la base des niveaux équivalents sur les trois périodes de base : jour, soirée et nuit, auxquels sont appliqués des termes correctifs majorants, prenant en compte un critère de sensibilité accrue en fonction de la période. D'autres indicateurs de types événementiels peuvent aussi être



Indice Harmonica

utilisés tels que les niveaux maxima atteints par les pics de bruit (LAmax), ou le nombre d'événements dont le niveau sonore dépasse un certain seuil (NAseuil).

Devant la complexité de ces indicateurs, le fait qu'ils minorent les effets sonores en lisant les observations d'une journée et leur incompréhension par les non spécialistes, par exemple l'addition de deux sons de 60 dB chacun n'est pas 120 mais 63 dB. Les observatoires du bruit francilien et lyonnais ont proposé un nouvel indicateur (basé sur la perception) et l'ont testé auprès de plusieurs centaines de personnes situées soit dans des zones calmes ou bruyantes comportant plusieurs types d'événements sonores (route, fer, avion...).

Quatre couleurs

L'indice Harmonica est la somme de deux composantes de l'environnement sonore, le bruit de fond et celui des événements. Il donne quatre types d'information : la couleur permet de savoir si l'ambiance sonore est bruyante ou pas (vert = calme, orange = dépassement des objectifs de qualité mais inférieur aux seuils critiques, rouge = dépassement probable des seuils critiques),

une note chiffrée sur une échelle arithmétique de 1 à 10 (3 = calme, 7 bruyant, 10 très bruyant), une forme rectangulaire pour caractériser le bruit de fond et une forme triangulaire pour les événements, et la déclinaison de l'indice heure par heure sur la journée.

Une plateforme collaborative entre les villes européennes pour évaluer l'indice et informer le public a été mise en place grâce à un site internet consultable dès à présent : www.noiseineu.eu. Pour l'Ile-de-France et le Grand Lyon, une soixantaine de capteurs sont accessibles.

Harmonica permet, via la couleur de l'indice, de savoir d'un simple coup d'œil si l'ambiance sonore est bruyante ou pas, et par un examen plus attentif des symboles de caractériser l'ambiance.

IDFE salue cette approche qui permet enfin de mieux comprendre notre environnement sonore et qui incite les citoyens et les pouvoirs publics à entreprendre une protection plus efficace contre les nuisances sonores dans les aménagements urbains.

Michel RIOTTOT
président d'honneur d'IDFE

Le plan régional d'élimination des déchets de chantiers

Le dossier préparatoire est soumis à enquête publique jusqu'au 5 novembre.

Le Plan régional d'élimination des déchets de chantiers (Predec), qui est soumis à enquête publique depuis le 26 septembre, a un triple objectif : produire moins de déchets, recycler ou réutiliser au maximum, et gaspiller le moins de matières premières possible.

Le Predec complète l'arsenal des plans régionaux d'élimination des déchets franciliens, déjà constitué du Predma (Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés), du Predd (Plan régional d'élimination des déchets dangereux) et du Predas (Plan régional d'élimination des déchets d'activité de soins). Cependant, les volumes de déchets à gérer sont sans commune mesure avec les autres plans. En 2010, entre 24 et 30,6 millions de tonnes de déchets de chantiers ont été produits, soit cinq fois plus que les déchets ménagers. Sans oublier le projet du Grand Paris Express qui devrait générer environ 50 millions de tonnes de déblais pendant toute la période des travaux.

DÉFINITION D'UN DÉCHET INERTE

Un déchet inerte ne subit aucune modification physique, chimique ou biologique importante



Le Predec est en gestation depuis novembre 2011, date de l'installation de la commission consultative régionale. Il s'est construit au fil de nombreuses réunions regroupant autour d'une même table Etat, départements, collectivités locales, associations, professionnels, organismes de formations, maîtres d'ouvrages, aménageurs. Le 8 octobre 2013, il recueillait l'avis favorable de la commission consultative, puis l'avis des diverses institutions (préfecture de Région, conseils généraux, CESER IDF...) jusqu'au printemps dernier : le 19 juin, le Conseil régional validait le projet, ce qui permettait d'entamer l'actuelle phase finale de mise à l'enquête publique.

Le périmètre d'étude du Predec concerne les installations sur et hors du territoire de la région qui reçoivent des déchets d'Ile-de-France. Les types de déchets étudiés sont ceux issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics, ainsi que ceux issus des travaux chez les particuliers.

Les quantités exactes de déchets issus des chantiers sont difficiles à évaluer : la marge de sept millions de tonnes pour l'année de référence 2010 vient des problèmes de traçabilité de certains types de chantiers, des lieux de stockage pas toujours suffisamment contrôlés, de l'absence de référence des aménagements paysagers de

FAIRE ACCEPTER LES STOCKAGES EN CARRIÈRES

Le stockage en carrières découle d'un impératif réglementaire pour les carrières : toute carrière est soumise à remblaiement au fur et à mesure de son exploitation. Plus de 40 carrières ont reçu des déchets de chantiers en 2010 en Ile-de-France ; elles sont situées sur l'ensemble des départements de la grande couronne (Val-d'Oise, Yvelines et Seine-et-Marne) qui ont accueilli des tonnages à peu près équivalents. Les contraintes de ce stockage sont néanmoins fortes : les remblais sont très contrôlés, leur caractère totalement inerte étant indispensable à la prévention de toute contamination du milieu environnant (en particulier les eaux souterraines). En outre, les remblaiements sont liés au rythme de l'extraction des matières premières, qui peut varier au fil du temps : la planification est donc moins facile qu'en stockage en ISDI.

Ces dernières font couler beaucoup d'encre depuis des

3 catégories de déchets du BTP

24,1 MT		Terres, gravats, béton, bitume sans goudron, ciment, pierres, briques, tuiles, produits à base d'argile, verre...
3 MT		Emballages, bois, plastiques, métaux, moquettes, isolants, plâtre
0,35 MT		Terres polluées, amiante, bois traités, peintures, solvants, goudron...

Nb: Année référence 2010

décennies. Réparties très inégalement sur le territoire francilien avec une surconcentration au nord de la Seine-et-Marne (11 ISDI sur la vingtaine de la

région, avec cinq millions de tonnes de déchets du BTP déposés dont trois millions sur les deux sites du Plessis-Gassot et de Claye-Souilly). Les exploitations des ISDI entraînent noria de camions pour apporter les terres et destruction des paysages, quand il n'y a pas suspensions de dépôt de polluants... Le chemin est long pour rendre ces installations plus populaires, mais leur existence demeure indispensable comme exutoire d'un tiers des déchets du BTP ; leur souplesse d'accueil des déchets et leur coût de stockage compétitif seront difficile à égaliser.

cherche à réduire et à recycler d'importants volumes

Les associations et Ile-de-France environnement vont analyser un projet qui va dans le bon sens.

faible hauteur (pas d'obligation de déclaration). Par prudence, la valeur haute de 30,6 millions de tonnes est celle qui a été retenue pour le travail sur le plan, mais il est fort probable que cette valeur soit elle-même fortement sous-évaluée.

Prévention et tri des déchets sont indispensables sur les chantiers. Cependant, la question de leur transport est primordiale. Les camions sont les plus utilisés compte tenu de leur souplesse et de leur coût très compétitif : près de 8000 camions empruntent ainsi les routes de la région en provoquant d'importantes nuisances. C'est pourquoi le développement du transport fluvial et ferroviaire est plébiscité dans ce plan. Le premier suscite beaucoup d'espoir avec le développement de l'axe Seine. Le transport des déchets par le chemin de fer se heurte, lui, au partage des voies entre Transiliens, trains nationaux et convois de fret, et à la difficulté de créer des voies nouvelles en l'absence de terrains disponibles.

La traçabilité d'environ 24,1 millions de tonnes de déchets inertes du BTP a pu être analysée en 2010 : 24,5 % ont été recyclés, notamment les agrégats d'enrobés et les bétons ; 41,5 % ont servi à remblayer des carrières ; 32,8 % ont été stockés en installations de stockage de déchets inertes (ISDI) ; les 1,2 % restants ont permis d'aménager des installations de stockage de déchets non dangereux (rampes de roulement pour les camions).

Il faut enfin souligner le cas particulier des « exhaussements de sols » au statut ambigu, puisque de tels dépôts sont dispensés de toute formalité s'ils font moins de deux mètres de hauteur ou couvrent une superficie inférieure à 100 mètres carrés. Ce statut permet de nombreux abus face au manque de moyens des élus locaux (ces aménagements relèvent des pouvoirs de police des maires). Régler le problème par voie législative est urgent... mais ce mode n'est généralement pas le plus rapide !

La procédure régionale de concertation a permis d'élaborer le Predec en trois ans. Ce plan part de bonnes intentions mais il ne sera efficace qu'avec une évolution de la législation, sur impulsion de l'Etat. L'importance du dossier, avec son projet de plan de 253 pages et un rapport environnemental de 109 pages, exige un peu de temps de la part des associations pour qu'elles puissent s'exprimer, comme le fera Ile-de-France Environnement, à l'enquête publique qui se termine le 5 novembre.

Dominique DUVAL
Présidente d'IDFE
Rapporteur du PREDEC
au CESER Ile-de-France

LE POIDS DES TRAVAUX PUBLICS

Les déchets de chantiers sont constitués à **88 %** de déchets inertes, dont plus de **65 %** de terres et matériaux naturels, et à **10 %** de déchets non dangereux ; le pourcentage restant concerne les déchets dangereux (hydrocarbures, plomb, amiante...). Le problème de gestion se situe au niveau des déchets inertes. La Région travaille ainsi essentiellement sur les déchets inertes pour ses études sur la construction du Grand Paris.

Les travaux publics pèsent très lourd dans les déchets de chantiers : 22 millions de tonnes en 2010, dont **95 %** de déchets inertes. Les travaux dans le bâtiment génèrent le reste (de l'ordre de 8 millions de tonnes), pour **65 %** des déchets inertes et **35 %** des déchets non dangereux.

Le concours Design Zéro Déchet a permis à des étudiants d'imaginer des solutions originales

Du papier économisé dans les expositions, au recyclage des coquilles de fruits de mer, en passant par la boîte pour les clients de restaurants rassasiés, les trois premiers prix devraient rapidement trouver des débouchés

Le 1^{er} prix du concours Design Zéro Déchet, organisé pour la 3^{ème} année par le Sycdom, l'agence régionale des déchets ménagers, a été attribué au projet « MesSalons.com », conçu par des étudiants du LISAA - Institut Supérieur des Arts appliqués. Son objectif est de réduire la consommation de papier distribué aux visiteurs sur les salons.

« MesSalons.com » est un site internet couplé à une application pour les smartphones, qui permet de réduire au maximum les impressions papier grâce à la mise en place d'un système d'échanges d'informations numériques. Une fois le tour de l'exposition terminé, le visiteur a la possibilité de consulter sur son ordinateur les informations recueillies pendant sa visite. Ce dossier comprend toute la documentation scannée et l'exposant peut connaître les visiteurs intéressés.

Le 2^{ème} prix a été remis aux lycéens de l'établissement François Mansart à Saint-Maur-des-Fossés (Val-de-Marne) pour leur projet Gourmet qui cherche à réduire le gaspillage alimentaire dans les restaurants. Le principe est simple avec la



© Sycdom, agence métropolitaine des déchets ménagers 2014

réalisation d'un récipient réutilisable en liège et céramique pour ramener chez soi les restes non consommés au restaurant. Un système de consigne permet de rapporter le récipient dans un des restaurants affiliés à ce service.

Le 3^{ème} prix a été décerné aux étudiants de l'ENSCI (Ecole nationale supérieure de création industrielle) pour leur projet « Calcite » qui propose de collecter auprès des poissonniers et restaurateurs les déchets de coquilles (huitres, moules, etc.) pour transformer la poudre calcaire en matière première pour le dallage, ou la peinture. Les coquilles sont transformées en un matériau écologique au lieu d'être incinérée ou enfouies.

Le prix spécial a, quant à lui, été attribué au projet Com'Born qui est un dispositif numérique permettant aux élèves de s'enregistrer dans leur cantine pour leur repas et de choisir leur menu ainsi que les portions souhaitées. L'objectif est d'évaluer le nombre de repas et les portions à préparer dans les restaurants scolaires.

Didier POUPARD
Pik Pik Environnement
www.pikpik.org

ONZE PROJETS RETENUS

Le concours Design Zéro Déchet, a proposé aux jeunes étudiants franciliens de concevoir des biens de consommation innovants et durables, qui permettent de réduire fortement les quantités de déchets générées pour et après leur usage. Cette année, deux thématiques ont été plus particulièrement abordées par les candidats : la lutte contre le gaspillage alimentaire et la réduction des déchets à l'occasion d'événements.

Après une phase de présélection des dossiers, 11 projets sur 49 ont été retenus et présentés au jury. Ses dix membres, dont faisait partie un représentant d'IDFE, ont sélectionné les trois lauréats qui ont reçu leur prix le 18 juin, prix allant de 1 000 à 5 000 euros remis à l'établissement dans lequel l'étudiant est inscrit. Les projets qui n'ont pas été retenus étaient tous novateurs, allant d'un système pouvant donner une

seconde vie dans les boulangeries au pain invendu, à la conception d'un meuble « Au tour du papier » centralisant les papiers de bureau d'une entreprise et agissant comme un espace de rencontre autour du papier, en passant par un dispositif vertical de conservation des fruits et légumes permettant une meilleure traçabilité de ceux à consommer en priorité.

Les libellules, très nombreuses dans la région, sont des sentinelles de la biodiversité aquatique

Présents jusque dans le centre de Paris, ces élégants insectes révèlent la qualité de l'eau des bassins et des mares. Elles régulent le développement des moustiques. Les produits chimiques les déciment.

Environ une soixante d'espèces de libellules vivent dans la région, selon Natureparif. Cette famille des odonates en compte 85 dans toute la France. Les espèces les plus communes qui ne sont pas inféodées à un milieu en régression, comme les zones humides tourbeuses et les mares riches en flore aquatique, restent très présentes en Ile-de-France. Mais certaines d'entre elles sont menacées par la pollution organique, agricole et ménagère. Cet élégant insecte se développe à partir d'un œuf jusqu'à l'âge adulte, en passant par l'état larvaire et l'imago, dans un milieu humide, de l'eau claire à la vase. Certaines larves de libellule demeurent ainsi jusqu'à cinq ans dans l'eau et passent par plusieurs mues avant de voler pendant quelques semaines, une période consacrée essentiellement à la reproduction.

Bien adaptés

Les libellules peuvent être des zygoptères, appelées aussi «demoiselles». Elles ont alors une petite taille, un abdomen fin et pour la plupart, des couleurs métalliques bleues, vertes ou rouges. Leurs deux paires d'ailes de même longueur se referment au repos le long du corps de l'insecte. Les anisoptères sont d'une taille plus importante, leur vol est bruyant et leurs deux paires d'ailes asymétriques restent ouvertes quand elles se posent.

Les libellules se sont bien adaptées aux différents changements climatiques puisqu'elles étaient déjà représentées pendant le carbonifère, il y a 300 millions d'années. Le fossile de l'une d'entre elles – la *meganeura monyi* – a été trouvé dans l'Allier. Son envergure atteignait alors 70 centimètres, la proportion d'oxygène dans l'air étant plus riche à cette époque. Aujourd'hui, avec 10 centimètres d'envergure, l'anax empeureur, que l'on peut observer dans le centre de Paris, est l'une des plus grandes libellules de France.



« Libellule déprimée »



Accouplement de demoiselles

Leur alimentation est très variée et leur nom scientifique, « odonates », littéralement « mâchoires dentées », ne laisse aucun doute sur leur régime carnivore. Leurs larves se nourrissent de tout ce qui bouge sous l'eau : larves d'autres espèces, vers, têtards et même alevins...

Prédateurs

Dans l'air, elles s'imposent parmi les insectes volants, les Britanniques les nomment d'ailleurs « dragons volants » dragonfly, tant la rapidité et la précision de leur vol est efficace. Elles régulent ainsi les populations de moustiques dont elles sont, sous l'eau et hors de l'eau, l'un des principaux prédateurs.

Les odonates ont peu d'ennemis, à part les petits faucons et les guépiers, de beaux oiseaux migrateurs, et parfois d'autres libellules. Pour voir ces sentinelles de la biodiversité aquatique s'installer dans le bassin d'un jardin ou dans une mare communale, il faut laisser la vase se déposer et proscrire évidemment tout traitement chimique de l'eau.

Christian WEISS

SESSION DE FORMATION IDF'EAU

« Gestion des eaux pluviales et assainissement en Ile-de-France »

Samedi 22 novembre de 9h00 à 13h00

Avec l'extension de l'urbanisation qui entraîne l'imperméabilisation des sols, les risques d'inondations augmentent. L'alternance de fortes précipitations et de périodes de sécheresse est un facteur aggravant. Les eaux de ruissellement se mélangent aux eaux usées dans les collecteurs, ce qui entraîne une pollution des cours d'eau et des nappes phréatiques. Le traitement de ce flux par les stations d'épuration est d'un coût prohibitif.

La Directive Cadre européenne sur l'Eau (DCE) adoptée en décembre 2000 demande aux membres de l'Union Européenne d'établir des plans d'amélioration de la qualité de l'eau des rivières, des nappes souterraines et de la mer, puis de les mettre en œuvre afin d'atteindre un bon état des eaux de surface d'ici à 2015. La loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) de 2006 traduit dans le droit français cette directive dont le but est de préserver et de restaurer ces milieux. Accompagnant cette orientation, la séparation entre réseaux d'eaux usées et eaux pluviales fait partie des objectifs visant à améliorer la qualité des eaux de surfaces. Les collectivités locales doivent rapidement mettre en œuvre cette mesure.

L'eau ne doit plus être traitée comme un déchet mais comme une ressource

Plusieurs exemples, présentés pendant cette session, évoqueront une gestion intelligente de l'eau et la mise en place de partenariats avec des associations.

PROGRAMME

1/ Sarcelles et le Petit Rosne

L'ASSARS a mené un partenariat exemplaire à Sarcelles sur le petit Rosne avec le SIAH comme maître d'œuvre.

Deux personnes interviendront, le président d'ASSARS, M. François Kerros (ou son ancien président M. Daniel Nenin) et le responsable de la communication du SIAH, M. François Quadri.

2/ Inondations pluviales à Paris

M. Michel Bouvier, des services techniques de l'Eau et de l'Assainissement de la ville de Paris, concernant le zonage pluvial, présentera les recommandations de ce plan, qui devrait être intégré au PLU de la Ville de Paris dans les mois à venir.

3/ Problématiques d'assainissement à Gagny

M. Jean Denis, membre de l'association Environnement Dhuis et Marne 93 affilié à Environnement 93, interviendra sur les obligations liées à l'assainissement, notamment dans le cadre du schéma directeur d'assainissement (SDA) de Gagny qui cristallise nombre de questions sur ces nouvelles règles.

4/ Aménagements intégrés en Ile-de-France

L'agence ATM, représentée par son directeur Thierry Maytraud, présentera plusieurs exemples d'aménagements pluviaux intégrés dans différentes communes d'Ile-de-France.

Un buffet clôturera la session.

S'inscrire sur idfe.formation@gmail.com avant le 15 novembre 2014

LIEU : IDFE, 2 rue du Dessous des Berges 75013 PARIS

Tram T3a : Maryse Bastié

Métro : Porte d'Ivry (ligne 7) ou Bibliothèque François Mitterrand (ligne 14).

L'ORGANISATION DE LA JUSTICE EN FRANCE

Sophie BARDET-AUVILLE - Réseau juridique de FNE



Depuis la Révolution, l'institution judiciaire est organisée en deux ordres aux vocations différentes : **L'ordre judiciaire** se divise en deux catégories de juridictions : les juridictions civiles tranchent les litiges entre particuliers tandis que les juridictions pénales sanctionnent les atteintes aux personnes, aux biens et à la société lorsqu'elles constituent des infractions.

L'ordre administratif règle les litiges entre un particulier et une personne publique, ou entre administrations.

Ordre judiciaire :

Pour les juridictions civiles, le tribunal ou le juge compétent change selon la nature de l'affaire et le montant en jeu. Le tribunal d'instance juge toutes les affaires civiles pour lesquelles la demande porte sur des sommes comprises entre 4 000 et 10 000 euros. Le tribunal de grande instance (TGI) tranche les litiges civils opposant des personnes privées qui ne sont pas spécialement attribués à une autre juridiction civile ainsi que les litiges civils qui concernent des demandes supérieures à 10 000 euros (avocat obligatoire).

Devant les juridictions pénales, c'est le type d'infraction qui définit la juridiction compétente : de l'infraction la moins grave (la contravention) à la plus grave (le crime). **Le tribunal de police** (qui siège au Tribunal d'Instance) juge les contraventions pénales les moins graves. Il ne peut prononcer que des peines d'amende.

Le tribunal correctionnel (qui est en réalité une chambre du TGI) juge les délits (et le cas échéant les contraventions connexes). Il peut prononcer des peines allant de 2 mois jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et des amendes d'au moins 3 750 euros.

La cour d'assises juge toute personne accusée d'un crime.

Le juge de proximité statue sur les litiges civils d'un montant n'excédant pas 4 000 euros et sur les petites infractions pénales (contraventions 4^{ème} classe).

Les jugements et arrêts rendus par les juridictions de première instance sont susceptibles d'appel devant une cour d'appel, puis de cassation. Si les deux premiers degrés de juridictions jugent les faits et le droit, la cassation ne s'intéresse qu'au droit.

Ordre Administratif :

Les tribunaux administratifs sont les juridictions compétentes de droit commun en première instance (avocat facultatif).

Les cours administratives d'appel sont les juridictions compétentes pour statuer en appel, à la demande d'une personne privée ou d'une administration, contre un jugement de tribunal administratif (avocat obligatoire).

Le Conseil d'État, est le juge de cassation des arrêts rendus par les cours administratives d'appel. Il ne juge pas une troisième fois le litige mais vérifie le respect des règles de procédure et la correcte application des règles de droit par les tribunaux administratifs et les cours administratives d'appel.

Le Conseil d'État est également compétent en premier et dernier ressort notamment pour les recours contre les décrets et actes réglementaires des ministres (arrêtés ministériels, circulaires, ...). Enfin, le Conseil d'État est, à titre exceptionnel, juge d'appel (référé suspension), ...

A noter, également que nos associations peuvent saisir **le Conseil constitutionnel** chargé du contrôle de conformité de la loi à la Constitution. Le Conseil constitutionnel peut sur renvoi du Conseil d'État ou de la Cour de cassation, contrôler si une disposition législative déjà en application porte atteinte aux droits et libertés garantis par la Constitution. Dans cette hypothèse, un requérant est à l'origine du contrôle de constitutionnalité exercé, puisque la question posée a été soulevée à l'occasion d'une instance en cours devant une juridiction. On parle de **question prioritaire de constitutionnalité (QPC)**.

Pour aller plus loin :

http://www.justice.gouv.fr/publication/plaquette_jef_organisation_fr.pdf

<http://www.justice.gouv.fr/organisation-de-la-justice-1003/1/ordre-judiciaire-10033/>

<http://www.conseil-etat.fr/fr/comment-fonctionne-la-justice-administrative/>

<http://www.conseil-constitutionnel.fr/conseil-constitutionnel/francais/le-conseil-constitutionnel/presentation-generale/presentation-generale.206.html>

Traverser le Grand Paris : une randonnée urbaine inédite

« Le Grand Paris n'est plus un magma informe, le grand Paris est une mega grande ville palpitante et changeante. En avant ! » C'est par ces mots, dans leur livre « *La révolution de Paris Sentier métropolitain* », que Paul-Hervé Lavessière et Baptiste Lanaspèze nous invitent à parcourir un sentier pédestre métropolitain inédit : 120 kilomètres à travers 36 communes du des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Yvelines.

Entre St-Denis, Créteil et Versailles, les deux complices, un géographe-urbaniste et un éditeur marseillais, ont randonnée six jours dans la petite couronne parisienne pour mettre en valeur des sites et des points d'intérêt qui font la richesse et la diversité de la banlieue.

« *Quand tu passes du Fort de l'Est de St-Denis à la cité des 4 000 à la Courneuve, ça se passe dans une fluidité quasi magique.* » De quoi faire mentir François Maspero qui écrivait il y a quelques années dans son *Passagers du Roissy Express* : « *il y a plus balourd qu'un provincial à Paris, c'est un Parisien en banlieue* » !

« *On avait envie d'une forme urbaine différente de Paris, plus homogène, plus douce... A la fin de la journée tu as vu cinquante types de paysages très variés : le dessous d'un pont, le bord d'un canal, des pavillons en meulière, une place de village et son église, des cités-jardins, des friches et des lignes à haute tension, une car-*



rière de gypse et des gares de triage. »

Le chemin de randonnée a la forme d'un triangle dont les trois côtés relie Saint-Denis à Créteil, puis Créteil à Versailles, Versailles à Saint-Denis.

Avec pour seul équipement un sac à dos, une carte IGN et une paire de chaussures confortables, Paul-Hervé, Baptiste et leurs comparses ont découvert une métropole en chantier, beaucoup de tramways en construction, un espace en cours de transformation plus rapide que l'image qu'on en avait et un urbanisme tout frais

souvent de qualité.

L'émerveillement devant ce que certains désignent comme des « non lieux », déconnectés de leur territoire d'origine, a été une révélation, des rencontres aussi, une chaleur humaine, des bistrotts à l'accueil inattendu. En région parisienne il suffit en général de gravir quelques mètres pour que le Grand Paris s'offre à vos yeux comme une « skyline » somptueuse !

Parmi les coups de cœur : la tour de l'illustration à Bobigny, l'église copte de Nogent-sur-Marne, les murs à pêche de Montreuil, le café slave de St-Maur-des-Fossés mais aussi l'aqueduc de la Vanne sur la vallée de la Bièvre, la cité Fernand Pouillon de Meudon-la-Forêt, la Pagode de Sèvres, les vignes du Mont-Valérien, l'école de plein air de Suresnes, l'Île-St-Denis et la « vieille mer » et son camp de roms....

Les auteurs n'en sont pas à leur premier exploit puisque Baptiste Lanaspèze a inventé dès 2013 le premier sentier métropolitain autour de Marseille et des bouches du Rhône : le GR 2013. Mais à Paris leur projet de sentier métropolitain rejoint la grande ambition politique de faire une capitale à l'échelle européenne englobant Paris et sa banlieue. Recoudre ensemble des territoires souvent méconnus, n'est ce pas une véritable « révolution » culturelle ?

La révolution de Paris Sentier métropolitain

Paul-Hervé Lavessière ; Baptiste Lanaspèze.

Collection « tête nue », Edition Wildproject 2014, 20 €

Muriel Martin-Dupray
Secrétaire adjointe à IDFE

idfe

est membre de



LIAISON

Édité par IDFE Environnement association régionale agréée, avec le concours du Conseil régional.
Directrice de publication : Dominique Duval
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.eu
ISSN 0994-690x
Imprimé par Imprimerie Chevillon
26 bld Kennedy, BP 136 - 89101 Sens
Imprimé sur papier PEFC

