

Ile-de-France Environnement

Faisons un vœu !

Un événement tragique comme le décès du militant FNE Rémi Fraisse sur le barrage de Sivens ne doit jamais se reproduire. Pour cela, il faut une véritable démocratie participative permanente au sens des lois Grenelle. Ainsi, tout grand projet d'aménagement doit faire l'objet d'une vraie concertation aux niveaux de l'État, des collectivités locales, des forces économiques et sociales, et des associations environnementales.

Ne pas mettre en œuvre cette véritable concertation conduit inévitablement à un blocage, à des manifestations et à des retards préjudiciables. C'est elle qui permet de débattre des variantes des projets « d'intérêts généraux » mais aussi de contre-projets équilibrés en recherchant le point d'équilibre « gagnant-gagnant ».

La simplification de l'action publique passe aussi par celle du dialogue permanent avec le peuple. Mais les systèmes de concertation tels que la Commission nationale du débat public et les enquêtes publiques ne fonctionnent pas réellement car les avis émis par les citoyens sont pratiquement toujours écartés. Pour le débat public, c'est le porteur du projet qui reste décisionnaire et non une instance ayant un minimum de neutralité. L'enquête publique, elle, arrive bien trop tardivement pour qu'il soit encore possible de faire émerger une proposition alternative.

En Ile-de-France, quelques dossiers d'aménagement sont particulièrement sensibles parce qu'ils entraîneraient une consommation excessive de terres agricoles : le Triangle de Gonesse, le Plateau de Saclay, l'extension des zones logistiques, les Villages Nature d'EuroDisney... L'extension du stade de tennis de Roland Garros menace les Serres d'Auteuil. D'autres projets vont grignoter la forêt et des espaces naturels.

En ce début d'année, faisons le vœu, mais aussi exigeons, que 2015 soit l'année d'une autre approche de la concertation, celle qui évite un drame comme celui que nous avons connu en 2014 !

Bonne année à tous.

Le bureau d'Ile-de-France
Environnement

Sommaire

- 2 Brèves
- Région**
- 3 Le pass Navigo à tarif unique est une « fausse bonne idée »
- Seine-et-Marne**
- 4 La forêt de Fontainebleau envahie par les sportifs
- Essonne**
- 5 Débat sur les intercommunalités
- Hauts-de-Seine**
- 6 L'intérêt des petits cours d'eau en milieu urbain
- Seine-Saint-Denis**
- 7 Un projet immobilier menace le parc Georges-Valbon à La Courneuve
- 8 Faire prendre conscience de la qualité de l'air
- Val-d'Oise**
- 9 Deux projets concurrents de desserte du nord-est parisien
- 10 Une vélo-école à Argenteuil-Bezons

DOSSIER :

11-14 **Patrimoine et modernité**

Événement

- 15 Un débat sur l'énergie au Salon des maires

Gestion urbaine

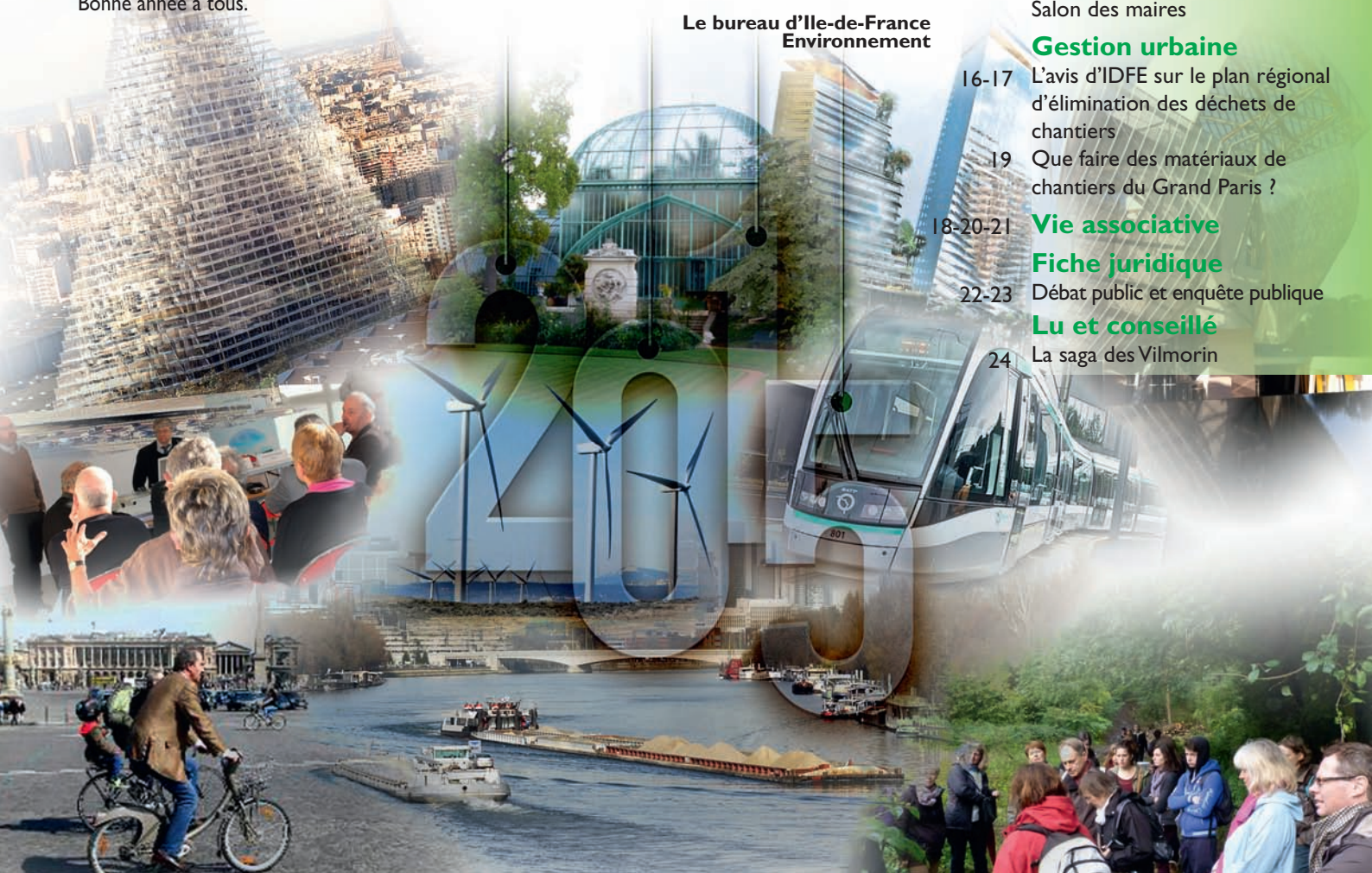
- 16-17 L'avis d'IDFE sur le plan régional d'élimination des déchets de chantiers
- 19 Que faire des matériaux de chantiers du Grand Paris ?

Vie associative

- 18-20-21
- 22-23 Débat public et enquête publique

Fiche juridique

24 La saga des Vilmorin



Paris : vers la fin du diesel en 2020

Anne Hidalgo, maire (PS) de Paris, a présenté son plan anti-pollution. Pour améliorer la qualité de l'air, elle souhaite réduire l'accès des voitures au centre de Paris, favoriser les transports collectifs et les modes de transport alternatifs. Mais, surtout, elle veut, dès 2020, interdire les véhicules diesel dans la capitale -autocars de tourisme, camions en transit mais aussi les voitures individuelles - tous gros émetteurs de particules fines nocives pour la santé. Ce plan sera présenté en conseil de Paris en février. L'ambition d'Anne Hidalgo est de mettre en œuvre ces mesures sur l'ensemble du Grand Paris.

Les déplacements à vélo ont doublé en dix ans.

Après une longue période de baisse durant les années 1970 et 1980, le nombre de déplacements à vélo enregistre une croissance exceptionnelle. Selon l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, on assiste à un doublement du nombre de déplacements à vélo en Île-de-France depuis 2001. A Paris, l'usage du vélo a triplé en dix ans et compte pour 3 % des déplacements internes à la capitale, soit le double de la moyenne francilienne.



© AFP Patrick Kovarik

L'interdiction des feux de cheminée remise en question

Ségolène Royal, ministre de l'écologie, a annoncé son intention d'annuler l'interdiction des feux de cheminée en Île-de-France, une mesure qui devait s'appliquer au 1^{er} janvier à Paris et dans 435 communes environnantes en vertu d'un arrêté du préfet de région, afin de lutter contre la pollution aux particules fines. Pour la ministre, cette interdiction « met en cause tout le développement des énergies renouvelables et de la filière bois. » Une annonce qui inter-

vient au moment où de nouvelles études confirment la nocivité des particules les plus fines sur la santé et la qualité déplorable de l'air francilien, y compris en dehors des pics de pollution.

Le schéma régional éolien annulé

Faute d'avoir été soumis à évaluation environnementale, le schéma régional éolien d'Île-de-France vient d'être annulé par le tribunal administratif de Paris. Le document approuvé par le préfet établissait une liste des 648 communes "susceptibles de porter des projets éoliens". Il identifiait "un potentiel éolien de 200 à 540 mégawatts avec 100 à 180 mâts éoliens à l'horizon 2020". Les huit associations de défense de l'environnement à l'origine du recours en annulation dénoncent des turbines "géantes" qui "massacrent le paysage".



50 000 emplois nouveaux dans le bâtiment d'ici 2020

Selon trois études menées par la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi d'Île-de-France, 50 000 emplois

nouveaux devront être pourvus d'ici 2020 dans le secteur du bâtiment, la moitié étant liée aux constructions de bureaux ou de logements dans le cadre du Grand Paris, l'autre moitié étant liée aux travaux de rénovation énergétique. L'objectif de ces études menées en lien avec les fédérations professionnelles concernées est d'anticiper les besoins en formation initiale et continue.

Deux nouvelles lignes de tramway mises en service

Destinées à faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, deux nouvelles lignes de tramway ont accueilli leurs premiers voyageurs à la mi-décembre. Au sud de Paris, entre Chatillon (Hauts de Seine) et Vélizy (Yvelines), le T6 dessert 21 stations sur un parcours de 12,6 kilomètres. En 2016, ce tramway sur pneus atteindra Viroflay. Au nord de Paris, en Seine-Saint-Denis, le T8 relie Saint-Denis à Villetaneuse en passant par Epinay-sur-Seine, avec 17 stations sur un parcours de 8,45 kilomètres.



© W. Beaucandret / RATP

Le marais d'Episy bénéficie d'une reconnaissance internationale

Lors du Congrès mondial des parcs de l'Union internationale pour la conservation de la nature, qui s'est déroulé à Sydney en Australie, en novembre 2014, le Marais d'Episy, espace naturel sensible du département de Seine-et-Marne, a été retenu pour figurer sur la liste verte internationale des aires protégées.

Niché dans la vallée du Loing, le marais d'Episy est l'un des rares marais tourbeux de la région, à fort risque d'assèchement.



© Marylène Vergnot

La déviation de Verneuil-Vernouillet toujours contestée

Confortées par le succès de leur manifestation qui a réuni près de 400 personnes en novembre 2014, les associations d'environnement locales continuent de s'opposer à la réalisation de la déviation de la D 154 en contournement des localités de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet (Yvelines). D'un coût de 40 millions d'euros, la voie nouvelle de quatre kilomètres traverserait le bois régional de Verneuil et la plaine agricole de Vernouillet. Le conseil général des Yvelines qui a relancé le projet envisage le début des travaux pour 2016.

Le schéma directeur du bassin Seine-Normandie soumis à concertation

Le comité de bassin Seine-Normandie vient d'adopter son projet de schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage), qui définit pour la période 2015-2021 ses grandes orientations. Parmi celles-ci, le Sdage intègre le changement climatique et renforce les sujets relatifs à la mer et au littoral. Le projet de Sdage est soumis à la consultation du public jusqu'au 19 juin 2015.



Le Pass Navigo unique est « une fausse bonne idée » pour l'AUT

Cette nouvelle forme de tarification pour les trains, métros, tramways et bus, va coûter très cher. Elle va intervenir alors que les financements manquent pour l'indispensable modernisation du réseau actuel

Le conseil régional a décidé de mettre en œuvre le tarif unique du Passe Navigo en septembre 2015 sur la base de 70 euros par mois. Cette mesure nécessite de trouver environ 500 millions d'euros de recettes supplémentaires chaque année. Mais, dans le contexte budgétaire difficile actuel, alors que des financements complémentaires sont nécessaires par ailleurs, est-ce une priorité ?

En première approche, on peut penser qu'une association comme la nôtre devrait approuver une baisse de tarif qui va bénéficier aux usagers les plus éloignés de Paris. Mais une analyse plus poussée nous montre que ces derniers ont avant tout besoin de meilleures conditions de transport.

En effet, nous constatons tous les jours qu'il y a des priorités incontournables : saturation, vétusté, retards, manque de trains, manque de liaisons banlieue à banlieue... les transports franciliens ont besoin d'investissements massifs. Malgré les discours rassurants, nous constatons que de fortes incertitudes pèsent sur le financement du nouveau Grand Paris (abandon de l'éco-taxe, abandon de la taxe de séjour régionale additionnelle). D'ores et déjà plusieurs projets sont bloqués ou vont l'être faute de financement. Le financement du passe unique lui-même reste flou puisque, sur les quelques 500 M€ par an nécessaires, le relèvement du versement transport (taxe patronale) accordé par le gouvernement rapportera environ 210 M€. Il manque donc près de 300 M€ que la Région prendrait en charge par des redéploiements budgétaires.

Renforts d'offre

De plus nous insistons sur le besoin de nouveaux investissements pour faire face à la saturation qui touche de nombreuses lignes, notamment les RER et les tramways. De même, en ce qui concerne le budget d'exploitation du Syndicat des transports d'Ile-de-France, nous sommes très attachés à la poursuite des renforts d'offre, notam-



ment sur les réseaux de bus de banlieue. Par ailleurs, la mise en service du Grand Paris Express et d'autres projets franciliens va accélérer la croissance des dépenses de fonctionnement dans des proportions importantes (plus d'un milliard d'euros d'ici 10 ans). Enfin, en matière tarifaire, nous demandons en priorité des mesures en faveur des usagers non abonnés qui sont les plus pénalisés. Notre position est tout sauf théorique : les remontées que nous avons des usagers nous indiquent clairement que ce n'est pas le tarif actuel des abonnements qui pose problème, mais bien le déficit d'offre et de qualité de service.

Qualité de service

Depuis 2006, des mesures positives ont été prises pour les abonnés Navigo, notamment pour ceux qui font les trajets les plus longs : suppressions des zones 7, 8 puis 6,

gel du prix des abonnements 5 zones, mise en place du dézouage les week-ends (mesure incitative à l'utilisation des transports en commun les jours où les réseaux ne sont pas saturés).

Désormais le tarif maximum par jour, sur la base d'une utilisation pendant 22 jours d'un Passe Navigo mensuel 5 zones est de 5,15 €, ramené à 2,57 € / jour pour l'usager salarié compte tenu du remboursement employeur. Ces tarifs nous semblent acceptables dès lors que la qualité de service est au rendez-vous.

L'AUT ne défend pas le système actuel de zones concentriques pour la tarification des abonnements qui a des inconvénients. Cependant nous avons toujours été réservés sur la mesure simpliste de la zone unique dans une région aussi grande que l'Ile-de-France, car sa pertinence économique, écologique et même sociale est discutable.

En matière tarifaire, nous l'avons dit à plusieurs reprises, ce sont les usagers non abonnés qui sont les plus pénalisés, notamment ceux de grande couronne. Comment expliquer par exemple qu'un aller-retour Paris / Les Mureaux coûte 15 euros ou qu'un aller-retour Paris / Montreuil coûte 19,90 euros alors que le même trajet revient à moins de 3 € pour un abonné salarié ? Cette disproportion maximale pour les grandes distances est injustifiable.

Nous demandons à court terme une baisse des prix des tickets RER et Transilien et, à moyen terme, une nouvelle « billetterie » en Ile-de-France, très en retard par rapport à la plupart des capitales européennes, afin de mettre en œuvre une tarification plus moderne. Cela reste nécessaire car nous estimons que le tarif unique n'est pas viable à moyen terme.

Marc PELISSIER
Président de l'Association des usagers
des transports / FNAUT Ile-de-France
www.aut-idf.org

L'impact des compétitions sportives est sensible en forêt de Fontainebleau

La multiplication des rassemblements à l'occasion d'épreuves de plus en plus nombreuses perturbe la vie de la faune sauvage des grands massifs. Les réglementations sont manifestement insuffisantes pour protéger la vie des grands animaux. L'amélioration de la signalétique par l'ONF ne devrait pas suffire

Depuis plusieurs années, les compétitions sportives se multiplient dans les espaces naturels, suite à l'explosion des sports de loisirs. A Fontainebleau, les raid-nature succèdent aux trails, courses d'orientation, cross, soit plus d'une trentaine d'épreuves par an. Elles comptent parfois plus de mille participants avec l'animation qui en résulte : tentes, haut-parleur, camionnettes, balises, rubans fluo... Ces impacts sur ce massif forestier fragile et surfréquenté sont importants. A la différence d'une base de loisirs, une forêt même périurbaine a une fonction primordiale qui semble oubliée : celle de refuge pour la grande faune sauvage. La forêt de Fontainebleau en constitue l'habitat principal, au sud de l'Île-de-France, pour le cerf élaphe (plus grand ongulé d'Europe), le chevreuil (plus rapide mammifère d'Europe) et le sanglier. Tous trois ont besoin d'espace et de quiétude, qu'ils ne trouvent que dans un vaste massif forestier. Ils utilisent également les corridors écologiques afin de réaliser les activités nécessaires à leurs cycles vitaux : alimentation, repos, reproduction, déplacements.

Pelotons colorés

Si ces parcelles sont parcourues plusieurs dizaines de jours par an par des pelotons colorés à vive allure pendant des heures, dans un domaine déjà fréquenté par des millions de visiteurs, leur territoire vital est menacé.

D'autant qu'il n'y a pas de statut juridique national pour les vélos tout terrain. Dans la réglementation interne à l'ONF, ils sont considérés comme des véhicules, et ne sont tolérés en forêt que dans les allées d'environ 2,50 mètres de chaussée, afin de permettre le croisement sans risque entre piétons et cyclistes. Les sentiers Denecourt (sen-



tiers bleus) ne leur sont donc pas autorisés, mais destinés historiquement aux marcheurs, afin de limiter également l'érosion accentuée par les passages répétés de ces VTT. L'ONF travaille déjà à renforcer la signalétique en forêt aux principaux croisements entre les allées forestières et les sentiers bleus. Cependant le manque de moyens du gestionnaire rend le respect de cette réglementation incertain sur le terrain, faute d'agents en nombre suffisant les weekends pour surveiller les zones les plus empruntées, et encadrer les afflux des centaines de participants lors des compétitions prévues.

Surfréquentation

Par ailleurs, l'insuffisance de la réglementation Natura 2000 s'étend à tout le massif de Fontainebleau : les documents d'incidence servent à éviter les zones les plus fragiles, à tracer les parcours les moins détériorants pour le milieu naturel mais pas à gérer la sur-fréquentation sportive. L'ensemble de la forêt n'est

donc pas à l'abri de ces nuisances. La grande faune sauvage n'est pas protégée du dérangement par cet outil. Ces documents d'incidence ne comportent pas de seuil de limitation du nombre des participants, ce qui constitue une lacune effective dans ce dispositif.

Il semble donc que les compétitions en espaces naturels fragiles devraient faire l'objet d'une législation plus limitative, qui devrait être intégrée à la démarche Natura 2000 ou à une autre mesure de type réglementaire. Ainsi sera reconnu le droit à la grande faune sauvage d'évoluer dans la paix sylvestre préservée, au cœur du massif forestier de Fontainebleau de renommée internationale pour ses caractéristiques naturelles.

Cécile GORLIN
représentante NE 77 au
Comité environnement
de la forêt de Fontainebleau

A lire : Quel avenir pour le cerf, le chevreuil et le sanglier ? Roger Fichant Editions Quae 2013

Le débat sur les intercommunalités va être rouvert avec le projet du Grand Evry

C'est l'heure du bilan pour les intercommunalités mises en place il y a une douzaine d'années, comme celle de l'Arpajonnais. Les associations se mobilisent pour participer à l'élaboration de son schéma de cohérence territoriale

Le préfet de région doit bientôt statuer sur le projet de création d'une nouvelle carte intercommunale. En Essonne, il prévoit le regroupement des intercommunalités de l'Arpajonnais, du Val d'Orge, d'Evry Centre Essonne, de Seine Essonne et des deux Syndicats d'agglomération nouvelle de Sénart dans la communauté d'agglomération du Grand Evry qui représenterait un bassin de vie de plus de 500 000 habitants.

Mais ce projet est contesté de toutes parts, y compris par de nombreux élus du département. Pourtant les premiers regroupements n'ont pas donné entièrement satisfaction. A l'exemple de la communauté de communes de l'Arpajonnais (CCA) qui regroupe 14 localités. Elle est née en 2002 autour d'Arpajon, la ville phare. Douze ans après sa création, le bilan est mitigé. Arpajon est une ville charmante, bâtie autour d'une halle majestueuse située sur la place centrale, envahie par les voitures. Des bâtiments de style faubourien ceinturent cette place et attendent une réhabilitation pour redonner un éclat à cet espace pourtant digne d'intérêt. Des voies importantes de dessertes partagent la ville et un maillage de petites rues plutôt sympathiques participe au paysage d'ensemble.

Cependant, en s'éloignant du centre ville d'Arpajon, l'impression générale se modifie, à l'image de Saint-Germain-lès-Arpajon, une commune riveraine, qui concentre un grand nombre de désordres urbains : une succession de constructions sans caractère jalonne des rues sans âme. Pas de centre ni de patrimoine caractéristique. Il est difficile d'y circuler. La ville semble avoir poussé de façon désordonnée. Et malgré les textes en vigueur (loi SRU, loi Alur) qui plaident pour densifier les centres-villes, Saint-Germain-lès-Arpajon n'a pas hésité à



Extension de Saint-Germain-lès-Arpajon

créer un nouveau quartier au-delà de la Nationale 20, privant les futurs habitants d'un cadre de vie et de commerces de proximité.

Car ces regroupements communaux manquent de véritables projets de territoire. Seuls trois schémas de cohérence territoriale (Scot) sont opérationnels aujourd'hui, dont deux en révision sur les 17 communautés de communes ou d'agglomérations de l'Essonne. Beaucoup de communes de l'Arpajonnais poursuivent leur développement chacune de son côté, avec des projets de logements trop souvent éloignés des moyens de transport.

A Breuillet, commune membre de l'Arpajonnais, plusieurs associations se mobilisent avec des élus municipaux, respectueux de l'intérêt général, pour proposer une charte de partenariat entre la commune et les membres de la commission extramunicipale du développement durable. Cette charte prévoit notamment l'élaboration d'un Scot pour



Le Centre d'Arpajon

la communauté de communes de l'Arpajonnais. C'est une première en Essonne qui reçoit le soutien d'Essonne Nature Environnement et d'Ile-de-France Environnement.

De son côté, le débat sur les intercommunalités se poursuit, mais pourquoi contester un projet de regroupement dont l'objectif est destiné à corriger la multitude d'erreurs commises depuis plus de 30 ans ?

Jean-Pierre MOULIN
président d'Essonne Nature
Environnement
ene91.fr

La valorisation du ru de Marivel souligne l'intérêt des cours d'eau en milieu urbain

Une randonnée a réuni pour la deuxième fois tous ceux qui voulaient redécouvrir ce petit ruisseau avec son histoire, son intérêt écologique et même son rôle économique

Les habitants de la vallée du ru de Marivel (Versailles, Viroflay, Chaville, Sèvres et Ville-d'Avray) veulent contribuer à la redécouverte des secrets de ce petit cours d'eau et de ses affluents : ru de la Voirie (Versailles/Viroflay), ru de la Patte d'oie (Versailles), ru de Montreuil (Versailles/Viroflay), ruisseau des Nouettes (Versailles), ru de la Ferme (Chaville), rigole de Ville-d'Avray. Tout un réseau de nombreuses sources d'eau claire, de chapelets d'étangs sur les deux versants des coteaux et dans la vallée. L'histoire locale menée par l'association l'Arche (Association pour la Recherche sur Chaville, son Histoire et ses Environs) a montré les évolutions du ru originel et de ses affluents, jusqu'à sa présence actuelle sous forme de traces dans le tissu urbain et d'eau claire dans le réseau d'assainissement. Le travail de ces riverains a permis de redécouvrir la géographie du cours d'eau en faisant apprécier la forme et les paysages de la vallée, les points de vue ou les éléments

historiques et culturels d'intérêt. Des reproductions graphiques de gravures, cartes, cartes postales et autres documents anciens sur les sources, les fontaines, anciennes blanchisseries et débits de boissons, ont laissé imaginer ce qu'était la vie autour du ru de Marivel dans le passé. Une carte commentée de la vallée a été éditée en 2012 et une nouvelle carte « Sur les traces de l'eau à Chaville » en 2014.

Ils abordent l'histoire des grands enjeux de la gestion de l'eau avec les problèmes d'assainissement associés dans la vallée en montrant que les sources d'eaux claires peuvent (et devraient) être valorisées et non plus systématiquement rejetées dans le réseau d'assainissement. La source de la fontaine Saint-Germain à Sèvres à raison de 80 mètres cubes par heure à une température de 12 à 13°, en est un exemple frappant : depuis deux ans, elle alimente la pompe à chaleur du nouveau collège de

Sèvres, et est utilisée en réserve d'eau pour l'arrosage et le nettoyage municipal, puis s'écoule sur le parvis du collège avant de rejoindre la Seine par un tuyau dédié (en attendant d'autres usages à l'étude).

Irène NENNER

Présidente de Chaville Environnement

Yann FRADIN

Directeur général de l'association Espaces

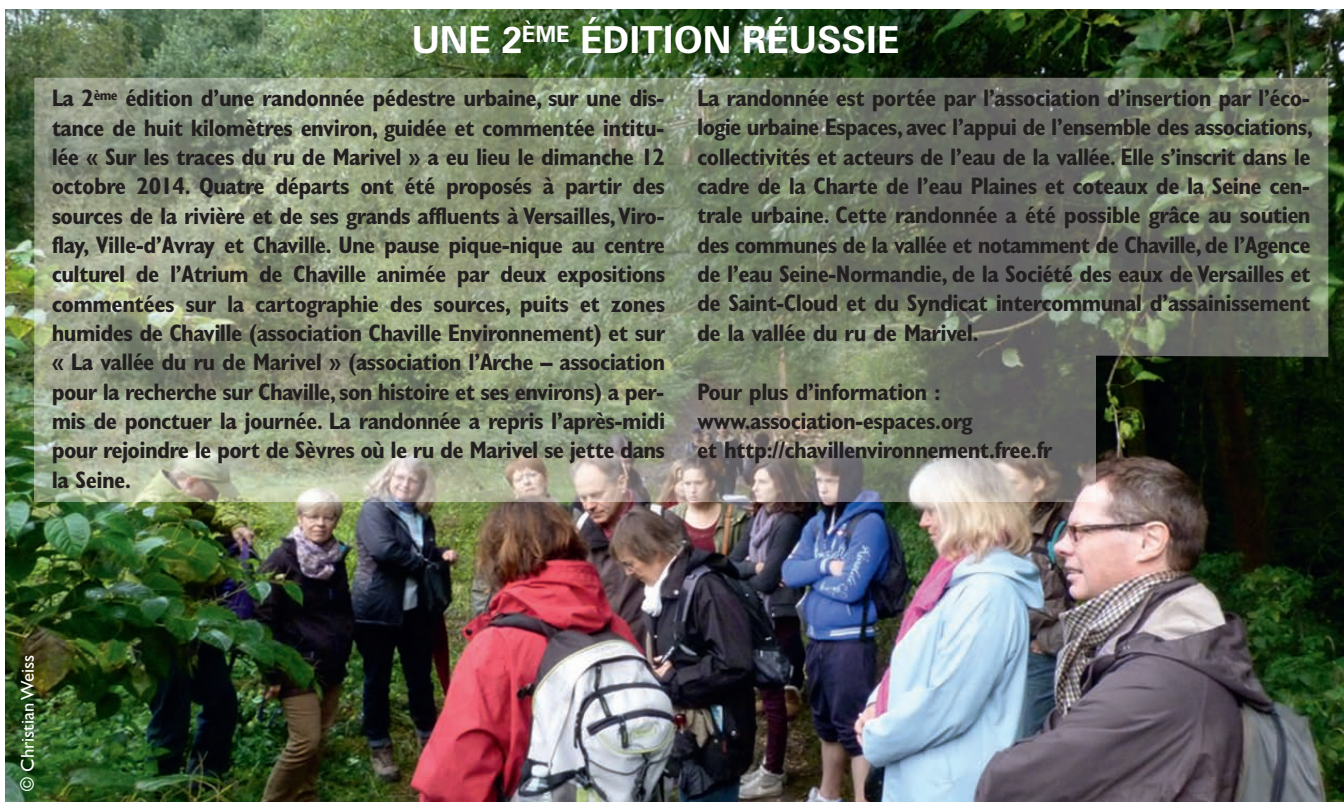


UNE 2^{ÈME} ÉDITION RÉUSSIE

La 2^{ème} édition d'une randonnée pédestre urbaine, sur une distance de huit kilomètres environ, guidée et commentée intitulée « Sur les traces du ru de Marivel » a eu lieu le dimanche 12 octobre 2014. Quatre départs ont été proposés à partir des sources de la rivière et de ses grands affluents à Versailles, Viroflay, Ville-d'Avray et Chaville. Une pause pique-nique au centre culturel de l'Atrium de Chaville animée par deux expositions commentées sur la cartographie des sources, puits et zones humides de Chaville (association Chaville Environnement) et sur « La vallée du ru de Marivel » (association l'Arche – association pour la recherche sur Chaville, son histoire et ses environs) a permis de ponctuer la journée. La randonnée a repris l'après-midi pour rejoindre le port de Sèvres où le ru de Marivel se jette dans la Seine.

La randonnée est portée par l'association d'insertion par l'écologie urbaine Espaces, avec l'appui de l'ensemble des associations, collectivités et acteurs de l'eau de la vallée. Elle s'inscrit dans le cadre de la Charte de l'eau Plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine. Cette randonnée a été possible grâce au soutien des communes de la vallée et notamment de Chaville, de l'Agence de l'eau Seine-Normandie, de la Société des eaux de Versailles et de Saint-Cloud et du Syndicat intercommunal d'assainissement de la vallée du ru de Marivel.

Pour plus d'information :
www.association-espaces.org
et <http://chavillevenvironnement.free.fr>



Une partie du parc Georges-Valbon à la Courneuve menacée par un programme de 24 000 logements

L'architecte Roland Castro et un promoteur immobilier ont présenté un programme, soutenu par les élus, sur 110 hectares dont 80 à l'intérieur du plus grand espace vert du département. Les associations s'opposeront à la réalisation de cette opération

C'est un projet de 2 000 immeubles, avec 24 000 logements pouvant accueillir 90 000 habitants, qui seraient construits en partie sur la lisière du parc Georges-Valbon à la Courneuve, le « poumon vert » de Seine-Saint-Denis. Il vient d'être présenté par l'architecte Roland Castro et le cabinet Constructions et développements urbains animé par Marc Rozenblat en présence de Stéphane Troussel, président (PS) du conseil général de Seine-Saint-Denis, de Patrick Braouezec, président (PC) de la communauté d'agglomération Plaine Commune et de nombreux élus du département. Ceux-ci espèrent que ce programme sera choisi par le Premier ministre pour faire partie des 20 sites retenus dans les Opérations d'intérêt national destinée à faciliter la création de logements dans le cadre de la métropole du Grand Paris.

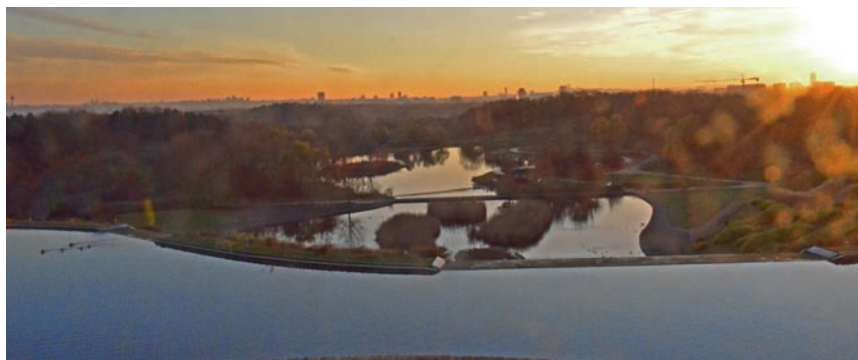
Mais le parc Georges-Valbon est le plus grand parc urbain de Seine-Saint-Denis. Il a été créé par le conseil général, avec le soutien de l'Agence régionale des espaces verts, pour résister à la pression foncière. Véritable conquête sur la ville dense dans une banlieue défavorisée, cet espace de nature, est devenu indispensable aux habitants du département. Il s'étend sur 417 hectares.

Natura 2000 piétiné

Les promoteurs du projet souhaitent édifier les immeubles sur le pourtour du parc sur une bande de 100 mètres de largeur en moyenne. Celle-ci représenterait 80 hectares dans le Parc dont 70 classés Natura 2000, sur les 110 de la totalité du projet. Une autorisation de Bruxelles serait donc nécessaire car le parc est classé « Natura 2000 », ce qui en fait une zone de protection spéciale en application de la directive « oiseaux » européenne. C'est pourquoi le projet de Roland Castro prévoit une zone de « compensation » de 140 hectares à l'extérieur du parc. Il s'agirait en fait d'une bande végétalisée sur d'anciennes emprises routières vers le nord et le département du Val-d'Oise.



Le projet Central-Park du Grand Paris



Le parc aujourd'hui

Chez France Nature Environnement, Maxime Paquin explique « qu'un projet d'aménagement sur un site Natura 2000 doit faire l'objet d'une évaluation d'incidences, autrement dit une étude d'impact ciblée sur les habitats et les espèces qui ont justifié le classement du site au réseau Natura 2000. » Réalisée par un bureau d'études, cette évaluation est à la charge du pétitionnaire

Les associations de protection de l'environnement s'opposent à ce qu'ils considèrent « une atteinte au cadre de vie ». Pour Environnement 93, « La nécessité de la nature en ville qui garantit la santé des citoyens, se décline en priorité par la préservation des grands espaces naturels en milieu urbain ».

Avec le concours d'Environnement 93, Christophe de CHENAY,
rédacteur en chef

UN CENTRAL PARK À L'ENVERS

Pour les associations, comme Bagnolet en vert, la référence à « Central Park » évoquée par Roland Castro à l'occasion de la présentation du projet relève de « l'escroquerie intellectuelle ». Elles rappellent que la réalisation de « Central Park », au cœur de Manhattan à New York aux Etats-Unis, a procédé d'une volonté de préserver de l'urbanisation un grand espace vert sur l'île de Manhattan, à l'opposé de ce qui, est proposé sur le parc de la Courneuve, avec le grignotage du Parc Georges Valbon.

Les habitants du département estiment être les victimes de la pollution de l'air

La présence d'autoroutes, en particulier à Saint-Denis, provoque de graves troubles respiratoires dans la population et en particulier chez les enfants. Un collectif s'est mis en place pour faire entendre les inquiétudes de la population

En décembre 2015, la France accueillera la grande conférence Paris Climat 2015 sur le dérèglement climatique. Malgré son nom, elle ne se tiendra pas à Paris mais au parc des expositions du Bourget, en Seine-Saint-Denis, célèbre pour son salon de l'aéronautique et son aéroport d'affaires. Les habitants du département craignent de n'être que spectateurs de cette grand-messe. Pourtant, avant de dérégler le climat, la pollution de l'air les empoisonne. La ville de Saint-Denis est traversée de part en part par deux autoroutes, l'A1 et l'A86. La station de mesure de l'air construite en bordure de l'A1 – en pleine zone urbaine – enregistre les taux les plus élevés de polluants atmosphériques de toute la région Île-de-France. A Paris et en petite couronne, près de 30 % de la population vit ainsi à moins de 75 mètres d'un axe à fort trafic routier (plus de 10 000 véhicules par jour).

Asthme chez les moins de 17 ans

Une montée, impressionnante ces dernières années, est enregistrée du nombre d'enfants touchés par les allergies respiratoires (qui se cumulent parfois avec les allergies alimentaires) dans les crèches, halte-garderies et les écoles : cette proximité est responsable d'environ 16 % des nouveaux cas d'asthme chez les moins de 17 ans, selon une étude de l'Observatoire régional de santé Île-de-France.

Les enfants ne sont pas les seuls concernés. En Île-de-France, 55 % des crèches, écoles, structures d'hébergement des personnes âgées, hôpitaux et terrains de sport se situent à moins de 500 mètres d'un axe routier majeur. Le dépassement des valeurs limites concerne un tiers des établissements pour le dioxyde d'azote et un quart pour les particules fines, selon les études d'Airparif et de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France.

Un dépassement de l'ensemble des normes est observé dans 125 écoles



Air balade-toxic-tour à Saint-Denis

accueillant 28 000 élèves, 85 crèches (représentant 3 250 places), 66 hôpitaux (6 700 lits) et 2 500 places d'hébergement pour personnes âgées. La proximité avec le trafic automobile favorise aussi les pathologies coronariennes (risques d'infarctus) et la bronchopneumopathie chronique obstructive, la bronchite.

300 millions d'euros par an

Lors de la canicule de 2003, qui fit 15 000 morts en France, la Seine-Saint-Denis fut le deuxième département le plus touché par la surmortalité. Le coût associé à l'impact sur la santé de ces pollutions est évalué à 300 millions d'euros chaque année (projet Aphekom, coordonné par l'Institut de veille sanitaire). L'exposition au bruit a des effets néfastes sur la concentration, le sommeil et donc l'état de santé des riverains des autoroutes urbaines.

L'énergie du département de Seine-Saint-Denis alimente des combats citoyens contre les nuisances environnementales, par exemple contre les autoroutes et

leurs effets sur les populations locales, souvent très populaires. Des habitants de différents âges, classes sociales, professions, communes, quartiers, se sont réunis en collectif pour reprendre en France le principe des « toxic/detox tour » existant déjà dans le monde anglo-saxon, en Afrique et en Amérique Latine : des visites guidées des principaux lieux de pollution. Ils font entendre l'expertise citoyenne qu'ils ont développée, les alternatives qu'ils proposent (transports en commun, circulations douces, marche vélo, roller, ... construction bois, sites en énergie positive ou passive, travaux sur la rénovation thermique) et font entendre des revendications fortes pour la réparation et le rééquilibrage auquel ont droit les villes et les populations des quartiers populaires.

Le collectif d'habitants Toxic Tours 93, le comité Porte de Paris et le collectif Lamaze

Les incohérences du lancement de la concertation du métro de la ligne 17

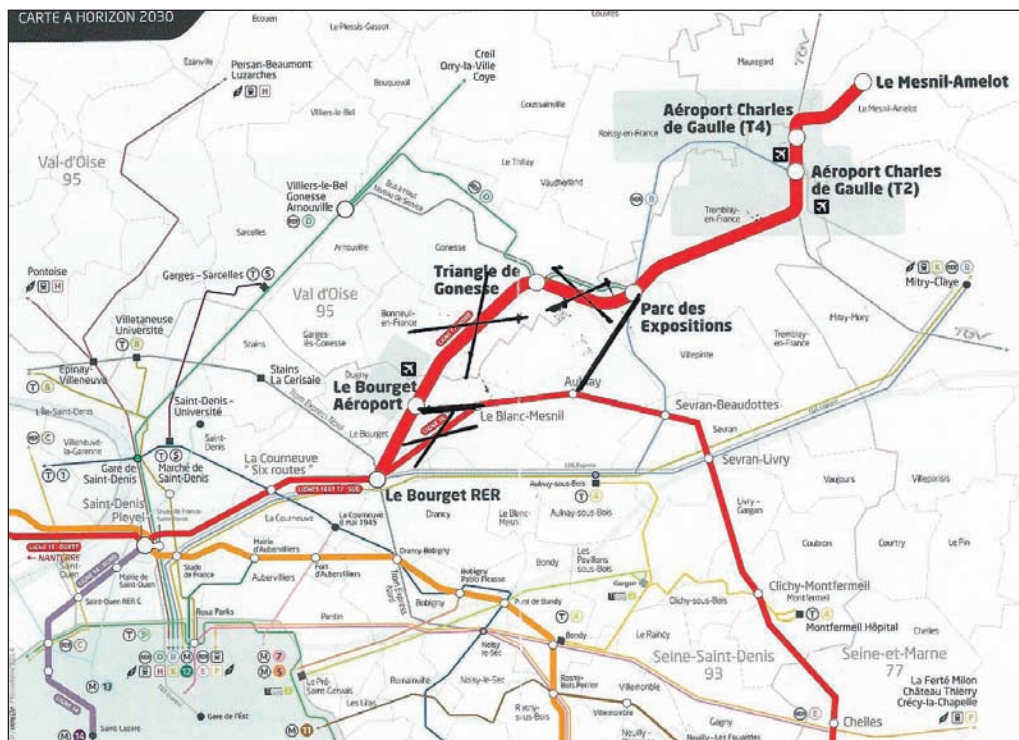
Le gouvernement annonce l'accélération des études des deux projets concurrents. Les opposants à l'urbanisation du Triangle de Gonesse s'inquiètent de la création d'une gare destinée à desservir ce projet contesté

La concertation organisée par la Société du Grand Paris (SGP) du 20 novembre au 20 décembre 2014, portant sur la création de la ligne 17 Nord du métro automatique, qui ira du RER station Le Bourget à Roissy-Le Mesnil Amelot, n'a pas mis fin au débat sur l'avenir du Triangle de Gonesse, que cette nouvelle ligne prévoit de desservir.

Le rapport Auzannet de décembre 2012 avait pointé la concurrence entre le projet CDG Express et cette ligne 17 Nord. CDG Express est un projet de liaison directe entre l'aéroport de Roissy et Paris-gare de l'Est. Actuellement le RER B passant par la gare du Nord ne capte que 19 % du trafic entre Paris et l'aéroport. Les objectifs de la ligne 17 avec la liaison Pleyel-Le Bourget-Roissy sont ainsi rappelés : « desserte de Roissy (mais en concurrence avec CDG Express) ; desserte de l'aéroport du Bourget et du Parc des Expositions de Villepinte (déjà desservi par le RER B qui doit bénéficier d'une amélioration suite au projet du RER Nord B+) ; amélioration de l'accessibilité du Triangle de Gonesse actuellement très faible. »

Forte contestation

Alors que le Grand-Paris-Express se veut au service des habitants, la ligne 17 Nord ne relie que des pôles d'activités sans habitants. La décision de la SGP d'organiser le lancement de la concertation sur la ligne 17 Nord à Gonesse pour la gare en plein champ inverse l'ordre des objectifs de la ligne 17. L'urbanisation du Triangle de Gonesse serait-elle l'objectif principal de la ligne 17 pour la SGP, alors que le débat public sur le projet EuropaCity n'a encore pas eu lieu et que la contestation



Tracé alternatif sans la gare du triangle de Gonesse de ce projet se fait de plus en plus forte ? En décembre 2014, contre toute logique économique, le gouvernement n'a toujours pas tranché sur la concurrence des deux projets. Il accélère le calendrier en demandant à la RATP et à RFF de préparer la réalisation de CDG Express et à la SGP la mise en service de la ligne 17 en 2024 au lieu de 2027.

L'appui du gouvernement

Le 13 octobre 2014, Manuel Valls a annoncé qu'il « soutient les projets qui structurent le Grand Paris et pense à l'aménagement du Triangle de Gonesse avec le projet EuropaCity ». A cette occasion, il a souhaité la réalisation de la ligne 17 nord dès 2024 et a annoncé la mise en service de CDG Express en 2023. Le 25 novembre, le ministre des Affaires étrangères, Laurent Fabius, également en charge du tourisme, avait reçu, Yves Albarello, maire UMP de Claye Souilly, député de Seine et Marne. Concernant CDG Express, le

ministre a déclaré, « il faut le faire, et vite, et même plus vite que prévu ».

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse soutient la desserte de l'aéroport du Bourget par la ligne 16 du métro et l'abandon du projet EuropaCity et donc de la gare du Triangle de Gonesse. Il demande l'embranchement de la ligne 17 Nord à Aulnay Europe vers le Parc des expositions de Villepinte et Roissy, reliant ainsi à des pôles d'emplois des zones mixtes d'habitat et d'activités comme la plus grande ville du territoire, Aulnay-sous-Bois et ses 82 000 habitants.

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

Une association d'Argenteuil-Bezons rencontre un vrai succès avec ses cours d'initiation au vélo en ville

Beaucoup de personnes, en particulier des femmes, se sont inscrites à ces séances qui leur permettent d'appréhender l'usage de la bicyclette et surtout de pouvoir l'utiliser en ville sans danger

L'antenne d'Argenteuil-Bezons de l'association Mieux se déplacer à bicyclette (MDB) a lancé une vélo-école. C'est un concept relativement récent qui comble un vide dans l'enseignement de la conduite des deux-roues non motorisés. Soit en apprenant à faire du vélo aux débutants, soit en les aidant à perfectionner la maîtrise, pour les personnes qui manquent d'assurance. Faire du vélo est une chose quasi naturelle pour beaucoup de personnes qui ont appris jeunes dans la rue, avec leurs parents, ou avec des camarades de jeu. Mais, pour d'autres, notamment des femmes, le vélo, dans leur jeunesse, était réservé aux garçons. Le temps passant, elles souhaitent, elles aussi, accéder à ce moyen de transport, qui correspond également à une forme de liberté individuelle de mouvement.

Pédagogie efficace

Pour d'autres personnes, le besoin est de retrouver l'aisance, la capacité à faire du vélo en milieu urbain. Les vélo-écoles sont souvent de petites structures, créées et animées par des bénévoles convaincus. Au commencement, l'empirisme était de mise, faute de manuel pédagogique existant. Au fil du temps, les méthodes ont évolué, se sont perfectionnées. Le fonctionnement en réseau a permis de mutualiser les bonnes pratiques pour aboutir à des techniques pédagogiques très efficaces. Dès la première séance, ce sont une dizaine de personnes qui ont suivi les cours. Des femmes surtout, motivées comme jamais. Côté encadrants, l'envie était aussi très forte : à chaque fois, trois



© MDB Argenteuil-Bezons

à six encadrants (avec le support de membres de Réseau Vélo 78) ont distillé leurs conseils aux trois groupes. Les débutants se rendaient sur les berges de Seine côté Colombes, près du pont d'Argenteuil. Une pente douce idéale pour se lancer. L'autre groupe « intermédiaire » pédalait lui sur le parking du marché Héloïse d'Argenteuil. Les stagiaires pouvaient enchaîner les exercices : tourner en levant le bras, se lever de la selle (et éviter les aspérités de la route), s'arrêter, slalomer etc. Enfin les « confirmés » effectuaient des circuits urbains en toute sécurité avec les encadrants. Une méthode très largement inspirée de celle de l'association « Clichy à vélo ». L'association d'Argenteuil-Bezons a dû attendre de trouver un local pour stocker les vélos, alors qu'elle connaissait un beau succès de fréquentation en à peine trois mois d'existence. Lors du forum des associations d'Argenteuil en septembre, les demandes d'inscriptions

ont dépassé les prévisions avec plus de 25 adultes qui ont pris contact. Finalement, c'est à la MJC d'Argenteuil que l'antenne a pu poser ses deux-roues !

Catherine CHRISTIN
Antenne MDB Bezons-Argenteuil

Lionel CARRARA
Président, Réseau Vélo 78

Vélo-écoles locales :

- MDB-Clichy-la-Garenne,
- MDB-Bois-Colombes
- MDB-Argenteuil

Sites Internet:

- www.mdb-idf.org/
- www.reseauvelo78.org/

DEMANDE D'ABONNEMENT

Je m'abonne à *Liaison* (6 numéros par an)

Nom :

Adresse :

Tél : Courriel :

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

Patrimoine et modernité

Paris partagé entre Anciens et Modernes

Le débat ne date pas d'hier: les Anciens contre les Modernes, les intérêts privés contre l'intérêt général, Paris-ville-musée ou Paris-capitale-internationale dotée des « tours-totems de la modernité architecturale »...

Le Grand Paris vise à faire de la capitale une métropole d'envergure mondiale sans sacrifier son patrimoine, facteur d'attractivité touristique, culturelle et économique. Mais où le curseur doit-il se situer ? Comment prendre en compte les aspirations des habitants du Paris d'aujourd'hui et du Grand Paris de demain ? Quel est l'impact réel de l'action des associations dont le dynamisme se manifeste particulièrement ces derniers temps ?

Densification sur fond de polémiques

Les projets parisiens se multiplient depuis plusieurs années à l'initiative de la ville de Paris ou de partenariats privés ou publics. Ils associent généralement des grands noms de l'architecture et font l'objet de polémiques parfois virulentes et d'opérations de concertation plus ou moins réussies.

Aujourd'hui, les sujets qui fâchent concernent essentiellement la densité des constructions avec les tours projetées aux portes de Paris qui font explorer les hauteurs préconisées par le Plan local d'urbanisme et la consommation d'espaces collectifs, « biens communs des Parisiens ».

Citons la rénovation du Forum des Halles avec sa Canopée, la nouvelle Samaritaine rue de Rivoli, la Fondation Vuitton imaginée par Franck Ghéry dans le Bois de Boulogne, la tour de Renzo Piano pour le tribunal de Paris dans la ZAC Clichy Batignolles, la Philharmonie de Paris à la Villette.

D'autres opérations en gestation font la part belle à des projets de tours de grande hauteur en lisière de Paris et de sa proche banlieue et donnent lieu à une intense contestation de la part des collectifs d'associations : la tour Triangle dans le parc des expositions de la Porte de Versailles, les tours Duo dans le quartier Massena-Bruneseau face à Ivry, les trois tours du Pont d'Issy-les-Moulineaux, le projet de tours sur l'Île Seguin à Boulogne Billancourt.

Enfin l'extension par la Fédération Française de tennis du stade Roland Garros



Projet Tour Duo Nouvel - Atelier Jean Nouvel-Hines

sur les serres d'Auteuil, les projets relatifs à l'avenue Foch, illustrent le combat des associations pour préserver le patrimoine naturel dans une ville parmi les moins bien dotées en espaces verts en Europe.

La mise en place du Grand Paris devrait ouvrir de nouveaux horizons et élargir le débat aux communes de la petite couronne. On peut alors espérer une répartition plus équilibrée des projets innovants notamment sur le plan architectural, entre l'est et l'ouest de Paris, et entre Paris et la première couronne.

On peut rêver que les intérêts économiques ne l'emporteront pas systématiquement sur la préservation d'espaces publics et de projets à usage collectif.

On peut anticiper la montée en puissance des priorités de transition énergétique pour inciter à la construction de bâtiments moins énergivores et au respect de normes exigeantes de qualité environnementale.

Patrimoine et modernité

La sauvegarde des espaces naturels dans une ville très dense

Par manque d'espaces, la ville de Paris cède progressivement des biens communs notamment aux marges de son territoire, elle les sacrifie à des intérêts particuliers alors que c'est une ville pauvre en espaces verts (14,5 mètres carrés d'espaces verts par habitant avec les Bois de Boulogne et de Vincennes, 5,8 mètres carrés par habitant dans Paris intra muros) alors que c'est la 5^{ème} ville la plus dense au niveau mondial.

Une bataille perdue contre la Fondation Vuitton

Le « vaisseau aérien » de la fondation Vuitton dans le Bois de Boulogne, voulu par Bernard Arnault et dessiné par Franck Ghéry, a fait l'objet d'une longue bataille de procédure. « Nous avons attaqué le permis de construire du projet Vuitton accordé le 8 août 2007, pour non-respect des règles du PLU dans le bois de Boulogne et gagné en première instance avec annulation du permis, rappelle Marc Servel de Cosmi, Président de la « Coordination pour la sauvegarde du Bois de Boulogne » soit 19 associations de défense de l'environnement de Paris et des communes limitrophes. Mais la Ville de Paris a fait appel et, parallèlement, l'Assemblée Nationale a voté une loi déclarant le projet d'intérêt général. La Cour administrative d'appel a saisi le Conseil constitutionnel qui sans juger sur le droit, a confirmé l'intérêt général... Avec la fondation Vuitton, le grignotage du bois de Boulogne est engagé par la ville de Paris et ceci concerne aussi les projets sur l'avenue Foch et autour de la place Dauphine. »



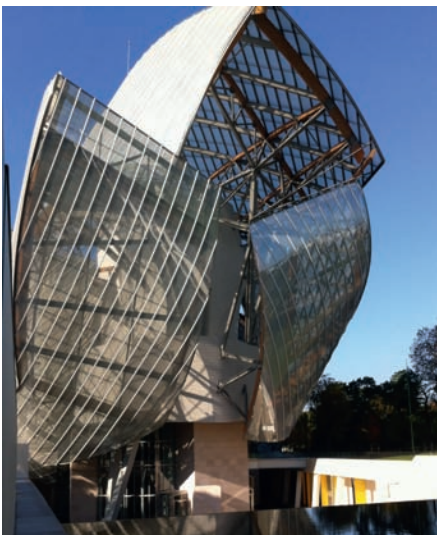
Protestations contre l'extension de Roland-Garros

Pour Agnès Popelin, présidente du CAP (collectif Auteuil les Princes), l'extension sur le Jardin botanique des serres d'Auteuil de l'emprise du stade Roland Garros par la Fédération française de tennis (FFT) risque de dénaturer « un jardin botanique voué à la conservation, l'étude et la diffusion des connaissances botaniques. Nous invoquons l'arrêt de ce projet au titre de la double protection de ce sanctuaire végétal et patrimonial en fonction de la loi de 1913 sur le patrimoine et de celle de 1930 sur les sites pittoresques. Nous demandons une étude indépendante sur notre proposition alternative de couverture de la bretelle de l'autoroute A 13 qui longe le stade actuel au nord. Cette

étude est systématiquement refusée par la FFT, en contradiction avec les règles élémentaires de la démocratie participative. »

L'association déplore que la commissaire enquêtrice dans son avis favorable publié le 4 novembre dernier n'ait pas tenu compte de 94 % des 1 100 contributions adressées par des citoyens du monde entier. Des associations de protection de l'environnement ou du patrimoine, des scientifiques de renom ont réclamé la préservation du Jardin botanique. Seuls 70 commentaires se sont exprimés favorablement au projet dont 85 % émanaient de membres du comité directeur et des délégués de la FFT.

« L'étape finale de l'instruction des permis de construire de cette extension de Roland-Garros sera l'accord de la ministre de l'Environnement, après avis consultatif de la commission supérieure des sites. »



Patrimoine et modernité

Victoire des opposants à la Tour Triangle

Le projet de Tour Triangle de 180 mètres de haut des architectes Herzog et de Meuron, dans le Parc des expositions du 15^{ème} arrondissement a soulevé l'opposition des riverains et d'un collectif d'associations très mobilisées. Le projet a été rejeté par le Conseil de Paris le 17 novembre 2014, avec les votes des élus UMP, UDI, Modem, Front de gauche et écologistes contre la volonté affirmée d'Anne Hidalgo, maire PS de Paris. Olivier Rigaud, animateur du collectif contre la Tour Triangle, se réjouit de ce vote : « Le collectif a mis l'exécutif de la ville de Paris en grande difficulté, une nouvelle délibération est nécessaire car la ville ne peut pas signer avec Unibail ni accorder de permis de construire. La prochaine échéance, c'est en mars car la Maire veut faire revoter sur un nouveau projet. »

La contestation ne porte pas que sur la hauteur de la tour. « Nous ne sommes pas opposés à la création architecturale si elle est harmonieuse mais ce projet ignore les aspirations des Parisiens qui, selon un sondage de 2008, refusent à 64 % les tours dans la capitale. Le projet est incohérent sur le plan social, environnemental et économique. Il ne tient pas compte des intérêts du Parc des expositions, il risque de densifier en bureaux une zone déjà bien dotée. Une tour consomme 4 à 5 fois plus d'énergie qu'un bâtiment basse consommation offrant une superficie utile équivalente, respectant le Plan Climat et le plafonnement des 37 mètres imposé à toute nouvelle construction sur ce secteur de la Capitale. »

D'autres voix se font entendre, celles de promoteurs, d'acteurs du BTP, et d'économistes comme Jean Marc Daniel :

« Rejeter un investissement de 500 millions d'euros, par les temps qui courent, c'est aberrant ! La Tour Triangle, c'est un marqueur politique dans la bagarre au conseil de Paris. D'ailleurs Malraux, ministre de la Culture du général de Gaulle avait laissé faire la tour Montparnasse pour financer le transfert de la gare en 1973, il avait même accusé ses détracteurs de « nihilistes et rétrogrades. »



Projet de la Tour Triangle

LA POLÉMIQUE SUR LA RÉNOVATION DU FORUM DES HALLES

Le dossier emblématique au cœur de la capitale est celui de la rénovation du Forum des Halles et de sa Canopée, ce toit en verre géant de 14 mètres de haut qui domine l'entrée. « Nous avons été membre du jury du concours remporté par les architectes Patrick Berger et Jacques Anziutti, » rappelle Elisabeth Bourguinat de l'association Accomplir. « Nous avons contesté la recherche d'une prouesse architecturale sans utilité fonctionnelle et dont le coût est colossal puisque la facture est passée de 120 millions à 238 millions d'euros. Cet objet architectural fait polémique car sa forme couvre un puits de

lumière, la Canopée arrêtera le soleil et non la pluie, elle débordera sur le jardin, et si elle se voulait légère, en réalité elle pèse 7000 tonnes, le même poids que la tour Eiffel. Mais nous sommes fiers de nos succès : nous avons préservé un espace vert au centre de Paris et nous avons sécurisé l'existence d'équipements publics (une grande bibliothèque, un agrandissement du conservatoire). Et nous avons aussi mis à jour le scandale financier du dépassement du budget et évité la vente par la Ville de Paris des voies publiques du forum à Unibail pour financer ses travaux. »



www.accomplir.asso.fr

Patrimoine et modernité

Un débat engagé par les associations

Les associations ont marqué des points ces dernières années pour promouvoir le maintien d'espaces publics sans renoncer à l'innovation urbanistique et architecturale. Elles se mobilisent et créent le débat sur les enjeux environnementaux de la capitale : modernité mais à quel prix ? Pour qui ? Pour quoi faire ?

« Ne détruisons pas ce que le monde entier vient admirer, le patrimoine est une ressource non renouvelable » rappelle Christine Nedelec de SOS Paris, association co-requérante au côté de la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (www.sppef.org) contre le projet de nouvelle Samaritaine imaginé pour le groupe LVMH par l'agence Sanaa avec la démolition de trois bâtiments pré-haussmanniens, remplacés par une façade en verre ondulé. Selon les associations, ce projet ne respecte pas les règles du PLU de Paris sur la hauteur des bâtiments et leur insertion dans le site.

Suspendu en mai 2014, le chantier a été autorisé à reprendre provisoirement en attendant la décision sur le fond, qui sera rendue le 5 janvier par la Cour administrative d'appel de Paris. Pour Julien Lacaze, vice-président de la SPPEF: « On ne peut dire qu'une architecture contemporaine est nécessairement en rupture ; il est parfaitement possible d'être créatif en tissant des liens avec le contexte urbain. Paris a besoin de retrouver cette finesse architecturale pour se continuer. La décision du Tribunal sera en toute hypothèse, un tournant pour l'urbanisme parisien. »

« Nous ne sommes pas ennemis des tours et de la création architecturale » déclare Emmanuel Leguy, président d'ADA 13, à propos des tours Duo (75 et 115 mètres de haut) proposées par l'architecte Jean Nouvel au bout de la ZAC Paris Rive Gauche dans le 13^{ème} arrondissement. « On peut les faire belles mais quand l'ego de l'architecte s'exprime, souvent le risque est de choquer les Français ; les tours peuvent être utiles mais jamais indispensables. D'accord pour les tours si on fait de l'urbain au pied de la tour, des équipements publics, des commerces. Ensuite le risque est pris par l'investisseur



La « nouvelle » Samaritaine Agence Sanaa mais que se passe-t-il au bout de 15 ans si le projet n'est pas rentable ? Quid du bilan carbone des tours ? Catastrophique et pire encore, s'il faut les déconstruire ! En réalité Paris va devoir travailler avec la banlieue dans le cadre de la future métropole et les tours vont se construire demain autour du réseau des gares du grand métro express pour des raisons économiques et de disponibilité foncière. »

LES RÈGLES DU PLU DE PARIS

« Les constructions nouvelles doivent s'intégrer au tissu existant, en prenant en compte les particularités morphologiques et typologiques des quartiers (rythmes verticaux, largeurs des parcelles en façades sur voie, reliefs...) ainsi que celles des façades existantes (rythmes, échelles, ornements, matériaux, couleurs...) et des couvertures (toitures, terrasses, retraits...). »

S'agissant de la hauteur des bâtiments, la ville ne se prive pas d'aménager le PLU à son avantage à chaque fois qu'il ne va pas dans le sens qu'elle souhaite. Une modification du PLU voté en 2007 est en cours et sera présentée à l'enquête publique en mai. En 2016 avec la mise en place du Grand Paris, le PLU de Paris ne sera plus le document de référence puisque les choix se feront à l'échelle des nouveaux territoires : PLU intercommunaux dans le cadre d'un nouveau SCOT.

Ville de Paris/modification du PLU : www.imagignons.paris

Quel avenir pour le débat démocratique autour des grands projets parisiens ?

Le constat des associations est convergent : la consultation des citoyens se borne le plus souvent à des simulacres de concertation et les enquêtes publiques se soldent souvent par des conclusions favorables aux maîtres d'ouvrage.

Christine Nedelec, SOS Paris www.sosparis.free.fr

« Les associations n'arrivent pas à faire entendre leur voix sur les grands projets parisiens, ces projets n'ont pas le débat public qu'ils méritent. On espère beaucoup du Grand Paris. »

Olivier Rigaud, Collectif contre la tour Triangle www.contrelatourtriangle.com

« L'Exécutif parisien, in fine, tient bien peu compte des conclusions des deux enquêtes publiques réalisées depuis 2011. En réalité il s'agit pour l'essentiel, d'information et non de concertation. »

Emmanuel Leguy, président d'ADA13 - www.ada13.com

« La concertation en cours sur le PLU de Paris se limite à une réunion par arrondissement et un appel à contribution individuelle en ligne sur les thèmes annoncés. C'est la concertation « version démocratie 2.0 » : une individualisation de la relation via Facebook en attendant l'enquête publique ! »

Agnès Popelin, présidente du Cap www.cap-auteuil-les-princes.com

« Avec le Grand Paris, ce sera la possibilité de redistribuer les cartes, et de rééquilibrer les territoires Paris/banlieue par des projets structurants comme pour le Grand Londres et Berlin. Et, souhaitons le, oser le « construire ensemble » en ouvrant largement le débat avec les associations notamment environnementales. »

La transition énergétique pour le Grand Paris a fait l'objet d'un débat au Salon des Maires

IDFE a organisé une présentation et une discussion sur l'évolution de la consommation d'électricité en raison du développement programmé de la métropole. Les besoins supplémentaires pourraient être équivalents aux trois quarts du niveau actuel

A l'occasion du 97^{ème} Salon de l'Association des Maires de France qui s'est tenu Porte de Versailles à Paris fin novembre, IDFE était accueillie sur le stand du Réseau du transport d'électricité (RTE) pour organiser un débat sur le thème : « Comment accompagner la transition énergétique au sein du Grand Paris ? ».

Cette question méritait d'être posée : la consommation d'électricité en Ile-de-France a augmenté, entre 2006 et 2013, près de deux fois plus rapidement qu'au niveau national, alors que la région parisienne importe 92 % de l'électricité qu'elle consomme. Que va-t-il se passer avec l'expansion de la métropole dans le cadre du Grand Paris ?

Stéphane Cossé, directeur de la mission Grand Paris à RTE a exposé la situation : à l'horizon 2030, il y aura un million d'habitants supplémentaires, 200 kilomètres de nouvelles lignes de métro avec la construction de 72 gares, 500 000 mètres carrés de plus de data-centers et un million de véhicules électriques, soit, malgré une consommation plus économe, des besoins supplémentaires en électricité estimés à 2 200 megawatts, ce qui correspond aux trois quarts de la consommation actuelle de Paris intra-muros.

Douze transformateurs

Cette augmentation des besoins nécessitera la création de 12 postes de transformation électrique, qui seront implantés sur des espaces franciliens faisant l'objet d'un Contrat de développement territorial (CDT). Ces éléments ont été confirmés par l'intervention de Dominique Bellenoue, représentant de Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France.



©Dominique Duval



©Philippe Heurtevent



sur des principes de transition énergétique qui privilégient au contraire des bâtiments à énergie positive, des processus de récupération de chaleur...

Puis Alain Argenson, chargé de mission « Energies » à IDFE, a souligné les interrogations de notre union régionale quant à la nécessité de concentrer et de densifier sans fin l'Ile-de-France, tandis que Luc Blanchard, chargé de mission « Métropole Grand Paris » à IDFE, a mis l'accent sur l'importance d'un mix énergétique et sur l'intérêt de mesures d'effacement pour réguler la consommation plutôt que d'une montée en puissance proportionnelle aux besoins estimés. Un débat s'est instauré avec la salle. Parmi les questions, celle ayant trait au pôle scientifique et technologique Paris Saclay a souligné l'incohérence entre la volonté d'excellence de ce cluster et l'aménagement non concerté et peu axé

Les effets des ondes

Les échanges se sont terminés par un point d'information sur les effets sur la santé humaine des ondes électromagnétiques induites par les lignes haute tension. Antoine Perez-Munoz, représentant Bruitparif, a exposé les interrogations qui demeurent même si les effets ne sont pas à ce jour scientifiquement prouvés. L'intérêt que le sujet a suscité chez la quarantaine de personnes présentes a mis en évidence la nécessité pour IDFE d'organiser en 2015, sous sa seule responsabilité, un débat spécifique sur le sujet.

Philippe HEURTEVENT
Administrateur d'IDFE

L'avis d'IDFE sur le plan régional



Prospective sur les volumes de déchets de chantiers : une grande incertitude

Le contrôle de gestion des déchets de chantiers est déficient depuis des dizaines d'années. C'est pourquoi l'état des lieux a été difficile à établir par la région, notamment en ce qui concerne les déchets inertes qui représenteront l'essentiel des déchets futurs du BTP.

Ainsi, quelles quantités de déchets représentent les aménagements paysagers, qui n'ont pas été comptabilisés et sont nombreux en Ile-de-France ? Comment évaluer le volume représenté par l'ensemble des dépôts sauvages ? Quelle approximation peut-on faire des ISDI en surcapacité faute de contrôles suffisants ?

La marge d'erreur est donc très importante pour une prospective future, entre un état initial impossible à définir précisément et une cadence de production de déchets de chantiers qui sera dépendante de la croissance économique.



Trier et recycler : une priorité

Diminuer la quantité de déchets de chantiers est indispensable.

Pour cela, IDFE demande :

- que le tri soit facilité, notamment sur Paris et la petite couronne, par une **réglementation du coût d'occupation du domaine public par les bennes de tri**, coût actuellement fixé par les communes ;
- le développement prioritaire d'une

« bourse d'échanges interentreprises » ;

- de faciliter l'accès des artisans du BTP aux déchetteries : les dépôts sauvages sont en partie liés aux travaux du bâtiment, et enlever ces dépôts coûte cher à la collectivité. Il faudrait réfléchir à un très bas coût d'accès ou même à la gratuité.

- de conserver en petite couronne des espaces telles les anciennes gares de marchandises afin de servir d'**aires de triage-recyclage**.

- afin de se projeter dans l'avenir, que les constructions futures soient axées sur des **matériaux peu générateurs de déchets « ultimes »** lors de la déconstruction.



Le « déchet inerte » : une entité mal définie

Selon l'article R541-8 du Code de l'environnement, la définition du déchet inerte est la suivante : « Tout déchet qui ne subit aucune modification physique, chimique ou biologique importante, qui ne se décompose pas, ne brûle pas, ne produit aucune réaction physique ou chimique, n'est pas biodégradable et ne détériore pas les matières avec lesquelles il entre en contact d'une manière susceptible d'entraîner des atteintes à l'environnement ou à la santé humaine ».

Sur le terrain, certains déchets inertes sont refusés en remblaiement de carrières et envoyés en ISDI. **IDFE demande une « assurance qualité » du déchet inerte** : la différence d'acceptabilité selon les sites accroît la méfiance à l'égard du déchet inerte.

Il serait également important de **qualifier les terres excavées** (qui représentent l'essentiel des déchets des TP) afin d'en affiner réutilisation et destination.



Les carrières

Le remblaiement des carrières doit être envisagé en priorité, sachant que l'expérience permet aujourd'hui de remblayer en assurant le retour d'une biodiversité de qualité.

Une technologie permettant le **retour de ces terres à l'agriculture** doit aussi être encouragée.

Un inventaire des anciennes carrières d'Ile-de-France n'ayant pas fait l'objet de remblaiement doit être fait pour identifier des zones de remblaiement potentiel.

Enfin, dans le cas de remblaiement en milieu humide lorsqu'il s'agit d'extraction de matériaux alluvionnaires, IDFE attire l'attention sur **l'évolution possible de la réglementation qui interdirait le stockage de déchets inertes sur les aquifères et à une certaine distance des cours d'eau**. En effet, il semble nécessaire de préserver la signature chimique et biologique des milieux concernés, qui seraient perturbés par le remblaiement en déchets inertes sauf s'ils ont exactement la même composition (ce qui est impossible).



Les installations de stockage de déchets inertes (ISDI)

Les ISDI ne doivent accueillir que du **déchet dit « ultime »**, à savoir non réutilisable non recyclable. Un effort important doit être fait pour diminuer les volumes de dépôts en ISDI.

IDFE demande que l'évolution de la réglementation des ISDI vers celle des ICPE entraîne une **surveillance étroite**

d'élimination des déchets de chantier

des installations par les services préfectoraux, en souhaitant que les moyens humains mis en œuvre soient suffisants.

IDFE salue le moratoire interdisant l'extension ou la création de décharges ISDI pendant 3 ans sur la Seine-et-Marne. Cette répartition régionale des ISDI doit trouver un **équilibre entre acceptabilité des populations et transport par la route a minima**.

Enfin, si la création de nouvelles ISDI est nécessaire, **IDFE demande le respect des terres agricoles exploitables et des zones naturelles**. Il est nécessaire de réserver en Ile-de-France un certain nombre de zones polluées ou de délaissés.



Les exhaussements de terres : une modification des paysages à encadrer

Les exhaussements de sol de moins de 2 mètres de hauteur ou portant sur une superficie inférieure à 100 m² sont dispensés de toute formalité : seuls les PLU peuvent imposer des règles. La traçabilité de ces déchets inertes mis en exhaussements de sol n'existe donc pas.

De même, les exhaussements de sol d'une hauteur supérieure à 2 mètres et d'une surface inférieure à 2 hectares sont uniquement soumis à déclaration préalable. **IDFE demande une évolution de la réglementation sur les exhaussements de sol.**



Le transport : infléchir durablement le « tout routier »

En cohérence avec son avis sur le PDUIF 2013, IDFE demande un report du transport routier sur le **fluvial et le ferré**. Pour le fluvial, il est indispensable de **maintenir les ports et quais intramuros** en dépit de la très forte pression foncière et des élus locaux.

Pour le ferré, il serait souhaitable que RFF s'intéresse à nouveau à l'activité de **fret ferré**. Pour cela, les anciennes gares de marchandises de l'Ile-de-France doivent être conservées et aménagées, et non pas considérées comme des réserves foncières pour le logement ou les activités économiques.

Enfin, sur ce thème « transport de terres », IDFE souligne que le déplacement de terres soulève un **problème sanitaire lié aux termites** (qui ne sont pas uniquement dans le bois : certaines espèces sont souterraines) **et autres parasites** (champignons et pathogènes) présents dans un certain nombre de zones géographiques franciliennes. Ces volumes de terres déplacés vont être très importants, d'où un risque aggravé.



Remarques complémentaires
* **Eco-conception**

Pour faciliter la prise en compte du Predec par les acteurs concernés, il serait opportun de le mettre en relation avec le label « Ecoquartier », l'Approche environnementale de l'urbanisme (AEU), les démarches « Haute qualité environnementale » (HQE) et « Haute qualité environnementale – Aménagement » (HQE-Aménagement).

Ces démarches intègrent la question des « déchets » en évaluant les aménagements sur l'ensemble de leurs cycles de vie.



Documents d'urbanisme

Pour contenir les déblais de terres et préserver les interactions spécifiques à un lieu entre les terres végétales et les limons, il convient d'introduire la **notion de « pleine terre en place »** à l'intérieur de celle de « pleine terre » dans les règlements des documents d'urbanisme.

Un pourcentage des espaces libres d'une parcelle pourra ainsi être réservé pour la « pleine terre en place ».

En conclusion, IDFE émet un avis favorable sur le Predec, sous réserve de prise en compte de toutes les observations ci-dessus.

UN 4^{ÈME} PLAN RÉGIONAL

Le Predec est le 4^e Plan régional de gestion des déchets, après les Predma (Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés), PREDD (Plan régional d'élimination des déchets dangereux) et Predas (Plan régional d'élimination des déchets d'activités de soins) adoptés en 2009.

Les déchets de chantiers regroupent les déchets du BTP et ceux des particuliers. En 2010, ils sont évalués à 30 MT dont près de 75 % issus des travaux publics. Ces déchets sont à 80 % de nature « inerte », notamment dans les Travaux publics où ils sont constitués à 95 % de terres et cailloux.

Le volume des déchets de chantiers sera en augmentation constante dans les 10 à 15 ans à venir du fait de la réalisation du réseau de transport Grand Paris Express et des objectifs de construction de logements du SDRIF 2013.

COLLOQUE
LUNDI 30 MARS 2015

MISE EN « SEINE » DES ENJEUX CLIMATIQUES

Atouts et aléas du fleuve

ENJEUX

Dans le cadre de la COP 21 (décembre 2015), IDFE souhaite inscrire les enjeux du fleuve dans la lutte contre le réchauffement climatique et la prévention des risques.

Organisation du colloque en partenariat avec :
des acteurs publics et économiques ; le mouvement Ile-de-France Environnement ; l'équipe pédagogique et les élèves du lycée Jacques Prévert de Boulogne Billancourt ; des medias.

INFOS PRATIQUES

Lieu : auditorium Paul Landowski
28 av. André Morizet 92100 Boulogne-Billancourt
Accès par le métro (ligne 9 station Marcel Sembat) et bus

PROGRAMME

9h00 Accueil des participants

9h30 Ouverture du colloque par Pierre-Christophe Baguet, Maire de Boulogne- Billancourt, Président de GPSO et Dominique Duval, Présidente d'IDFE

10h00 Séance plénière de la matinée : les aléas du fleuve

- Présentation de l'étude sur la perception du risque de crue par un cabinet d'études et un partenaire média
- Prévention et gestion du risque de crue centennale par Marc Rémond
- La crue : comment préparer la population aux risques naturels
- Débat, questions avec la salle

12h00 Présentation du travail réalisé par les élèves du lycée Jacques Prévert.

12h30 Pause cocktail déjeunatoire.

14h00 Séance plénière de l'après-midi : le fleuve, une voie d'avenir

- La Seine, un atout pour la région avec Pierre Serne, vice-président en charge des transports, vice-président du conseil régional (sous réserve)
- Le port, éco-acteur de la ville par Port Autonome de Paris-Haropa et VNF
 - Le fret fluvial un atout pour l'aménagement du Grand Paris
 - Débat-question avec la salle

Pause

- Fret par voie fluviale, retour d'expérience
- Expérience de l'aménagement du canal de l'Ourcq
- Débat-question avec la salle

18h00 Conclusion

18h30 Cocktail de clôture

En parallèle : **exposition** dans le hall d'accueil du centre Landowski

- 1910 : Boulogne sous les eaux (archives)
- Exposition du travail accompli par les élèves et l'équipe pédagogique d'histoire-géographie du lycée Jacques Prévert de Boulogne-Billancourt sur les aménagements de la Seine.

Coordinatrice :
Agnès Popelin, Vice-présidente IDFE
Inscription par mel à organisation.idfe@gmail.com

Les artisans du Grand Paris demandent des solutions pour le traitement de leurs déchets de chantier

Les responsables des innombrables petites entreprises qui vont prendre en charge les travaux de rénovation et de construction des bâtiments demandent la mise en place de procédures et de filières de récupération et de traitements des matériaux

L'activité des artisans du bâtiment engagés dans le cadre du Grand Paris consiste, pour l'essentiel, à rénover le bâti existant et, dans une moindre mesure, à participer à de nouvelles constructions.

Les déchets produits par les chantiers de rénovation sont, en grande partie, des déchets inertes (pierres, matériaux de terrassement, céramique...) et, pour le reste, des déchets non dangereux non inertes (moquettes, tuyaux plastiques, métaux, bois non traité...). Quelques déchets dangereux sont également produits, mais en quantité très limitée (peintures et vernis, colles, néons, solvants...). Si les chantiers de rénovation du Grand Paris produisent un volume de déchets moindre que les travaux neufs, celui-ci se distribue en un grand nombre de chantiers et d'entreprises. Cette dispersion de petites quantités a toujours été mal appréhendée par les pouvoirs publics : elle a été jusqu'ici plus évoquée que réellement étudiée. Alors que les déchets produits par de grands chantiers peuvent être plus facilement mesurés (permissions de voirie pour travaux, autorisations de dépôt de benne sur la voie publique...), ceux qui résultent des chantiers qu'assurent les artisans ne pourraient l'être qu'après une solide étude de terrain.

Tarifification peu adaptée

A la dispersion des lieux de production de ces déchets s'ajoutent, pour l'entreprise artisanale, la tarification et l'éloignement des déchetteries et des centres de stockage. Leur tarification est peu adaptée aux dépôts de faible volume : le minimum facturé correspond souvent à un dépôt de quantité très supérieure à celui que peut effectuer une très petite entreprise. Quant aux lieux de dépôt ayant une tarification praticable pour les artisans, ils sont très éloignés.



De plus, la plupart des déchetteries municipales refusent, même contre paiement, de recevoir d'un professionnel les déchets de chantier assimilés à des ordures ménagères. Les très petites entreprises sont ainsi conduites à stocker leurs déchets dans leurs propres locaux, voire dans leurs véhicules, pour ainsi déposer de plus grandes quantités, en moins de dépôts, mais sans pouvoir néanmoins constituer, le plus souvent, la quantité minimale facturée. Le prix des locaux à Paris, et en Petite couronne, ne permet pas à la très petite entreprise d'affecter une partie suffisante de ceux dont elle dispose à un stockage conséquent et rationalisé de ses déchets de chantier.

Dépôts plus nombreux

La gestion des déchets de chantier ne constitue donc pas une pratique unifiée des entreprises artisanales du bâtiment. Chaque entreprise doit individuellement régler le problème de ses déchets en tenant compte de l'éloignement des sites pouvant les recevoir et des prix qu'ils

pratiquent. Il ne peut donc être tiré de la multiplicité de nature des chantiers et de leur situation géographique, par rapport aux lieux de dépôt, une procédure simple, adaptée à la plupart des cas. Mais les artisans du bâtiment sont prêts à concevoir avec les pouvoirs publics et la filière d'élimination des déchets de bâtiment un dispositif qui combine des lieux de dépôt plus nombreux, disséminés en agglomération, notamment à Paris, et une collecte faite directement sur le chantier.

Les coûts liés à l'élimination des déchets de chantier, autrefois négligeables, représentent désormais un poste de dépense significatif pour les artisans. Si une meilleure gestion des déchets est aujourd'hui un enjeu économique et écologique de taille, il nous reste encore à convaincre les donneurs d'ordre et les pouvoirs publics pour la rendre possible.

Antony HADJIPANAYOTOU
Président de la CAPEB Grand Paris
Chambre Syndicale des Artisans
et des Petites Entreprises du Bâtiment

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE)

La loi n°2004-338 du 21 avril 2004 a transposé en droit français la directive cadre sur l'Eau (DCE) et engagé l'élaboration du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) pour chaque bassin hydrographique.

Le bassin Seine-Normandie couvre le bassin hydrographique de la Seine et celui des cours d'eau côtiers normands. Il occupe une large partie du bassin sédimentaire parisien où sont localisées l'essentiel des ressources en eau : près de 60% de l'eau potable du bassin de la Seine provient des nappes souterraines.

Les principaux enjeux du SDAGE sont :

- diminuer les pollutions ponctuelles et diffuses des milieux aquatiques ;
- protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
- gérer la rareté de la ressource en eau ;
- limiter et prévenir le risque d'inondation.

C'est dire l'importance de la qualité de ces eaux.

Les SDAGE sont réétudiés à intervalles réguliers

La consultation publique sur le projet de SDAGE 2016/2021 Bassin Seine-Normandie est ouverte depuis le 19 décembre 2014 jusqu'au 18 juin 2015.

Les documents sont accessibles sur www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr

**Session de formation IDF'EAU
« Les outils de gestion et de décision de la ressource Eau »
Vendredi 6 février 2015 de 13h30 à 17h30**

Gouvernance et contributions associatives aux orientations environnementales de la ressource Eau seront présentées à travers l'élaboration des outils de gestion : SDAGE, SAGE, CLE... Plusieurs intervenants feront part, soit de leur mission de service public concernant le SDAGE, soit de leur participation aux concertations à propos des schémas d'aménagement et de gestion des eaux de deux rivières d'Ile de France.

Les intervenants

AGENCE DE L'EAU SEINE-NORMANDIE

Philippe LAGAUTERIE, administrateur FNE/IDFE à l'Agence de l'eau Seine Normandie, expliquera les orientations du SDAGE Seine Normandie 2010/2015, et celles du futur SDAGE 2016/2021. Il évoquera également les diverses missions de l'Agence de l'eau.

LE SAGE DES DEUX MORINS

Le projet de Schéma d'Aménagement et de Gestion

des Eaux des Deux Morins a été validé par la CLE le 13 janvier 2014 et soumis à la consultation des assemblées l'été dernier. M. Denis SARAZIN CHARPENTIER, ancien président du syndicat intercommunal du Grand-Morin et élu de Boissy-le Châtel, évoquera les enjeux de ce SAGE, notamment les problématiques concernant la continuité écologique dont les moulins, les ouvrages et les vannages présents sur le Grand Morin.

LE SAGE DE LA BIÈVRE

« La Bièvre, un double visage : une rivière à l'air libre en l'amont, jusqu'au bassin d'Antony, puis en flux canalisé en quasi-totalité à l'aval, dans un tissu urbain dense. Le SAGE, une réglementation unique ou une réponse adaptée à chaque situation ? » par Maurice VERÉT, président de la Commission « Maîtrise des ruissellements » pour le SAGE Bièvre et vice Président de l' Union pour la Renaissance de la Bièvre.

Un buffet de desserts sera proposé à la fin de la session.

S'inscrire sur idf.formation@gmail.com avant le 2 février 2015
Lieu : IDFE, 2 Rue du Dessous des Berges 75013 Paris

Accès : Maryse Bastié (ligne T3a) - Métro : Porte d'Ivry (ligne 7)
ou Bibliothèque François Mitterrand (ligne 14)

Gestion des eaux pluviales et assainissement au programme de la session de formation d'IDF'Eau

Organisée le 22 novembre au siège d'IDFE, cette matinée a vu la présentation de nombreuses expériences en cours dans la région pour prendre en compte et réduire l'imperméabilisation croissante des sols en milieu urbain

La gestion des eaux pluviales sur un modèle de stockage souterrain montre ses limites face aux modifications des quantités de précipitations liées au changement climatique. Les aménagements avec toujours plus d'obstacles sur les cours d'eau (bétonnage des rives, busages et recalibrage des rivières) aggravent les inondations décennales au lieu de les contenir. Découvrir et renaturer les rivières en créant des méandres et en maintenant des zones végétalisées doit devenir une priorité pour réaménager des zones d'expansion de crue, comme l'ont démontré François Kerros, de l'association Sarcelloise pour la Sauvegarde et l'Aménagement des Rivières et des Sites (Assars) et François Quadri, du Syndicat intercommunal pour l'aménagement hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne/(Siah) avec l'exemple du Petit Rosne à Sarcelles.

Intégration paysagère

De même, en zone urbaine, le principe de stocker les eaux de pluie dans de coûteux réservoirs enterrés a été abandonné pour laisser progressivement la place à des aménagements multifonctionnels associés aux espaces verts et aux places publiques qui permettent d'intégrer de façon paysagère les ruissellements pluviaux. Thierry Maytraud, spécialiste de l'écologie urbaine, a présenté des aménagements de places publiques imperceptiblement décaissées, d'accotements de rues végétalisées ou offrant des noues - des fossés végétalisés, des espaces verts en terrasses ... qui peuvent devenir des zones de stockage provisoires des volumes de pluie excédentaires. Enfin, le Plan pluie de la Ville de Paris a été présenté par Michel Bouvier, chef de la division Études et Ingénierie du service technique de l'eau et de l'assainissement. Ce plan ne

concerne que les pluies faibles et modérées en s'appuyant sur le réseau d'assainissement existant, tout en prenant en compte la nature géologique et matérielle des sols et leur capacité d'infiltration ou d'évapotranspiration. Son élaboration, qui a démarré en 2005, s'achèvera fin 2016 avec l'inscription au PLU de la ville d'un plan de zonage pluvial.

Le volet assainissement de cette formation a été traité à travers l'analyse critique que Jean Denis, membre de l'association Environnement Dhuis et Marne 93, a fait du schéma directeur d'assainissement de Gagny. Une méthodologie remarquable qui mérite d'être transmise au réseau associatif pour être reproduite si nécessaire ailleurs dans la région.



Photo du haut :
Jean DENIS de l'association Environnement Dhuis et Marne 93.

Photo du milieu :
Thierry MAYTRAUD,
agence ATM.

Photo du bas, de gauche à droite,
François QUADRI du Siah,
Michel BOUVIER, des services techniques de l'Eau et de l'assainissement de la ville de Paris.
François KERROS de l'Assars.

Christian WEISS
Chargé de mission Eau

DÉBAT PUBLIC ET ENQUÊTE PUBLIQUE

Marine LE FEUNTEUN - Réseau Juridique France Nature Environnement

Les principes d'information et de participation apparaissent comme une des pierres angulaires du droit de l'environnement. Ces deux principes complémentaires permettent à tous d'agir dans le sens d'une meilleure protection de l'environnement, puisque grâce à une information juste et précise sur l'état de l'environnement et les projets qui risquent d'y porter atteinte, tout citoyen peut faire usage efficacement de son droit à la participation. Deux outils distincts seront examinés : le débat public, organisé en amont de la décision de mener un projet, quand les options demeurent ouvertes et qui a pour objectif de permettre d'apprécier l'opportunité d'un projet, et l'enquête publique qui recueille l'avis du public sur les avantages et les inconvénients d'un projet délimité.

I. Le débat public

L'article L 121-1 du code de l'environnement charge la **commission nationale du débat public (CNDP)** de mettre en œuvre le débat public. Dans ce cadre, cette autorité administrative indépendante veille à la participation du public au processus d'élaboration de certains projets pouvant être portés par l'État, les collectivités territoriales, des établissements publics ou des personnes privées relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée à l'article R 121-1, dès lors qu'ils présentent des enjeux socio-économiques importants ou bien des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Le débat public porte sur l'**opportunité, les objectifs, les caractéristiques principales du projet, et les modalités d'information et de participation du public après le débat**. Le débat ne doit pas intervenir trop tôt (les études préalables doivent avoir été réalisées) mais pas trop tard non plus, puisqu'il ne faut pas que la décision ait déjà été prise. De même, il revient à la CNDP de veiller à ce que l'information du public soit respectée de la phase de réalisation du projet dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux.

En fonction de critères fixés à l'article R 121-2, les projets peuvent faire l'objet d'une **saisine obligatoire** de la CNDP (par exemple si le coût d'une nouvelle ligne ferroviaire excède 300 millions d'euros ou si la longueur du projet est supérieure à 40 km).

D'autres projets peuvent faire l'objet d'une saisine **facultative** (par exemple s'il s'agit d'un projet de ligne ferroviaire, d'un coût compris entre 150 et 300 millions d'euros). Ces projets doivent être rendus publics, avec la décision du maître d'ouvrage de saisir ou non la CNDP. Il devra alors préciser les modalités

de concertation qu'il s'engage à mener dans l'hypothèse où la commission ne serait pas saisie.

La CNDP peut être saisie par le maître d'ouvrage, la personne publique responsable du projet, dix parlementaires, un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un EPCI, ou **une association agréée de protection de l'environnement exerçant son activité sur l'ensemble du territoire** (FNE répond à cette condition). Cette saisine doit intervenir dans un délai de deux mois à compter du moment où ces projets sont rendus publics par le maître d'ouvrage. (**Article L 121-8 II**).

La CNDP peut nommer une commission particulière chargée d'animer le débat, ou en confier l'organisation au maître d'ouvrage (**article L 121-9**).

Pendant la préparation du projet, un espace de débat est ouvert en ligne, permettant aux internautes, avant l'ouverture du débat proprement dit, de laisser leurs premières suggestions de questions. Le débat public dure ensuite entre 4 et 6 mois, au cours desquels sont organisées des réunions publiques et mis en place des dispositifs d'information et de participation multiples. Le site internet devient alors un outil pleinement dédié au débat public, où il est possible de poser des questions et d'obtenir des réponses, de la part de la commission particulière, de la CNDP ou du maître d'ouvrage. Il est aussi possible d'y déposer une contribution, d'y retrouver la synthèse des réunions passées et leur verbatim, y visionner certaines réunions filmées, ou enfin participer à des forums de discussion.

L'article L 121-11 énonce que dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la CNDP publie un compte-rendu du débat et en dresse le bilan. Le compte-rendu et le bilan sont ensuite mis à disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage et joints au dossier d'enquête publique (**article R 121-12**).



Le maître d'ouvrage décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, si le projet est poursuivi ou non, et si oui dans quelles conditions (**article L 121-13**). Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public. Cet acte est transmis à la CNDP.

2. Enquête publique

Cette procédure est prévue aux **articles L 123-1** et suivants: « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision* ».

Une enquête publique précède la réalisation de certains projets ayant des impacts éventuellement importants sur l'environnement, la santé ou le quotidien des citoyens. Elle permet de mieux évaluer et de limiter les effets des projets d'intérêt économique, social ou environnemental, que se soit à l'échelle régionale, nationale ou internationale.

L'enquête publique vise donc à :

- informer le public sur la création de ces projets à venir.
- permettre à tout citoyen de s'exprimer en recueillant son avis et ses remarques sur un registre.
- réunir toutes les informations nécessaires à la connaissance de l'autorité compétente pour sa prise de décision.

L'enquête publique doit faire l'objet de **mesures de publicité** : annonce légale dans la presse locale (15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête), affichage en mairie, en préfecture et éventuellement sur le terrain (mêmes délais). L'annonce légale cite nommément l'autorité signataire, le commissaire enquêteur (CE), l'objet de l'enquête, les dates de l'enquête, les dates, heures et lieux de consultation du dossier, les dates auxquelles le CE peut recevoir le public, les conditions particulières permettant l'expression des différents avis, les possibilités de consulter le rapport du CE.

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à 30 jours (**article L 123-9**).

Le CE ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, la participation du public peut s'effectuer par voie électronique (**article L 123-13**).

À l'issue de l'enquête, après avoir recueilli auprès des autorités les informations qui lui semblent nécessaires, le commissaire enquêteur rédige son rapport qui relate le déroulement de l'enquête et analyse les observations reçues, ainsi que ses conclusions motivées dans lesquelles il émet son avis (qui n'est pas nécessairement celui de la majorité des déposants - **article L 123-15**). L'autorité compétente, dont relève le projet, consulte l'avis du CE et prend sa décision quant à la poursuite ou non du projet (décision motivée).

Certaines enquêtes font suite à un débat public préalablement organisé sur un projet (autoroute, démantèlement d'une centrale nucléaire...). Le compte-rendu et le bilan du débat doivent être remis au CE ou à la commission d'enquête par le maître d'ouvrage pour être joints au dossier d'enquête publique. Dans ce cas, l'État doit lancer l'enquête publique dans les cinq ans qui suivent la publication du compte-rendu et du bilan du débat public.



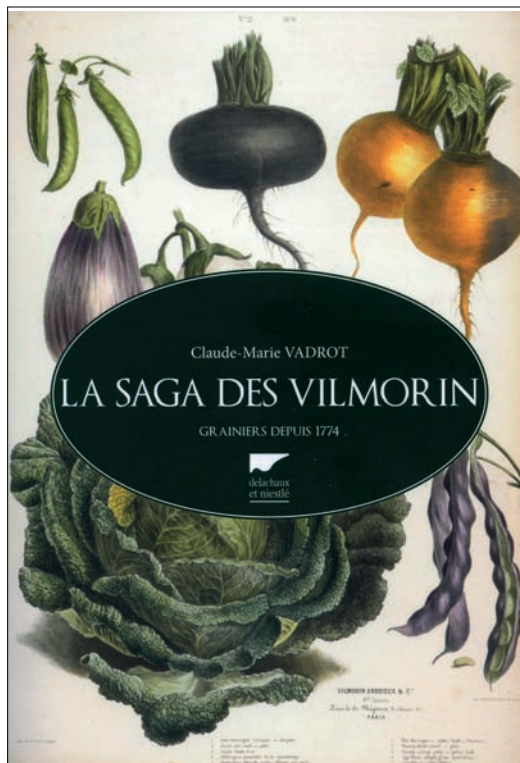
Pour plus d'info, FNE dispose de fiches techniques sur ces procédures (écrire à juridique@fne.asso.fr)

La formidable histoire de la famille Vilmorin

Un célèbre magasin quai de la Mégisserie à Paris, un centre de recherche et un refuge familial à Verrières-le-Buisson (Essonne), le domaine des Barres à Nogent-sur-Vernisson (Loiret) : trois lieux mythiques de la vie d'une famille exceptionnelle, les « de Vilmorin » à la fois grands naturalistes et commerçants judicieux.

Sept générations de cette famille d'origine lorraine venue s'établir à Paris sous Louis XV ont présidé à la plus étonnante des histoires que nous conte Claude-Marie Vadrot dans *La Saga des Vilmorin*. Le fondateur de cette dynastie de naturalistes-commerçants, Philippe-Victoire Lévêque de Vilmorin, a appris la botanique et la médecine auprès de Buffon et des plus grands savants de son époque. Puis, il s'est lancé avec succès dans le commerce des graines et semences après son mariage avec Adélaïde d'Andrieux en héritant de son beau-père marchand grainier. Recherchant des semences dans le monde entier grâce à un réseau grandissant d'explorateurs, d'aventuriers, de religieux et de marins.

Ses héritiers entreprendront ensuite de les acclimater à notre pays dans leurs deux lieux de prédilection : les installations de Verrières où ils habitent et le domaine des Barres. La lignée des successeurs découvrira sans les formuler explicitement les lois de la géné-



tique qu'un obscur moine tchèque de Brno, Grégor Mendel, allait décrire, mais aussi l'évolutionnisme au sens de leurs contemporains Lamarck et Darwin. Membres des sociétés savantes (société centrale d'horticulture, société centrale d'agriculture, société d'acclimatation mais aussi de la société nationale de protection de la nature qui existe encore), beaucoup des héritiers auront une vie bien remplie.

Des catalogues extrêmement bien documentés et magnifiquement ornés présentent les semences, arbustes et arbres produits par la société Vilmorin-Andrieux. Que de magnifiques succès dans les plantes agricoles : pommes de terre, betteraves fourragère ou à sucre, tomates mais aussi dans les semences et leurs améliora-

tions tels les fameux blés Vilmorin. Philippe-Victoire, Philippe-André, Louis, Henri, Jacques, Philippe, Roger et tous les héritiers qui se succèdent y compris des femmes éminentes comme Elisa, femme de Louis première femme admise à la société d'acclimatation, et Mélanie de Dortan, femme de Philippe, ont tenu les rênes de la société Vilmorin-Andrieux et Cie, l'ont développé en France et à l'étranger.

Famille célèbre et riche dès le début du XIX^{ème} siècle, elle offre aussi un passé mondain et artistique important illustré par sa figure de proue, la romancière et poétesse Louise de Vilmorin, dernière compagne d'André Malraux. Lentement la société Vilmorin et Cie perdra de son influence et ses marchés devant la concurrence : l'entreprise étant achetée par Limagrain, une multinationale, c'est la fin d'une histoire de famille.

Saga passionnante, un livre de naturaliste à découvrir.

Michel RIOTTOT
Président d'honneur d'IDFE

La Saga des Vilmorin,
Claude Marie Vadrot, ed. Delachaux
et Niestlé, 2014, 192 pages, 18 €

idfe

est membre de



LIAISON

Édité par IDF 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

