



LiAison

#n°168
Octobre
Novembre 2015



PARIS

MENACES SUR
DES ÉQUIPEMENTS
DE SPORT

MOBILITÉ

INITIATIVE POUR
DÉSENCLAVER
LES CAMPAGNES

ACTU

LES COMMISSAIRES
ENQUÊTEURS À L'ÉCOUTE
DES ASSOCIATIONS

NOTRE RÉGION
À L'HEURE DE LA

COP 21



BOULOGNE : PAS DE TOUR SUR L'ÎLE SEGUIN

Lors du conseil municipal du 9 juillet, Pierre-Christophe Baguet, maire (LR) de Boulogne-Billancourt, a annoncé l'abandon du projet de tour conçu par l'architecte Jean Nouvel sur l'île Seguin. L'édile a proposé une légère



réduction de la densité (240 000 m² contre 255 000 m²) et une limitation de la hauteur à 50 m, soit 18 étages. Les associations d'environnement locales à l'origine d'un recours contre le plan local d'urbanisme se félicitent de la reprise du dialogue avec la ville mais demandent la poursuite de la concertation autour d'un « vrai projet » avant de renoncer à leurs actions judiciaires.

PARIS : LE PERMIS DE LA SAMARITAINE EST VALIDÉ



Dans un arrêt du 19 juin, le Conseil d'Etat a définitivement rejeté tous les recours introduits contre le permis de construire délivré pour la rénovation de la Samaritaine.

La haute juridiction a estimé que le projet, en particulier la façade en verre ondulé prévue sur la rue de Rivoli, ne méconnaissait pas les règles du plan local d'urbanisme (PLU) de Paris. Dans un communiqué, les deux associations à l'origine des recours, la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France (SPPEF) et SOS Paris, tout en se félicitant d'avoir engagé le débat, « déplorent » la décision et estiment que l'urbanisme parisien se trouve désormais dépourvu de protection véritable. Les travaux, qui vont durer trois ans, ont commencé début juillet. L'ancien grand magasin sera transformé en hôtel de luxe de 72 chambres et suites assorti de 26 000 m² de surface commerciale, 20 000 m² de bureaux, 96 logements sociaux et une crèche de 60 berceaux.

VOTE FAVORABLE POUR LA TOUR TRIANGLE



Rejeté une première fois au mois de novembre 2014 à quelques voix d'écart, le projet de tour Triangle a été finalement approuvé, mardi 30 juin, par le Conseil de Paris, suite au ralliement de quelques opposants issus de la droite. L'édifice de forme pyramidale de 180 mètres de haut doit être implanté à la porte de Versailles dans le 15^e arrondissement. Réalisé par Unibail-Rodamco, il comprendrait des bureaux sur 70 000 m², un hôtel 4 étoiles et un espace de coworking. Estimant ce projet urbain dépassé, un collectif d'habitants s'oppose au projet par tous moyens, notamment judiciaires.

UN OBSERVATOIRE DE L'AGRICULTURE URBAINE ET DE LA BIODIVERSITÉ.

A l'occasion d'ateliers d'été, l'agence francilienne de la biodiversité Natureparif a lancé son Observatoire de l'agriculture urbaine et de la biodiversité. Cet outil participatif s'intéresse à toutes les formes d'agriculture urbaine, de la jardinière au jardin partagé, en passant par les jardins pédagogiques, les toitures, les friches ou les cours d'immeuble. Grâce à ce site accessible à l'adresse :

<http://agricultureurbaine-idf.fr/>

Natureparif entend sensibiliser et accompagner les structures participantes dans le développement de leurs politiques en matière d'agriculture urbaine, en particulier les collectivités.

UNE SEMAINE POUR MÉNAGER NOS POUBELLES

Cette année, la Semaine européenne de réduction des déchets (SERD) aura lieu du 21 au 29 novembre. Avec un thème d'actualité : « Comment faire rimer réduction des déchets et climat ? ». L'occasion de souligner les impacts climatiques de la production et de la gestion des déchets tout en mettant en avant les leviers que constituent les actions de prévention. En 2014, ce sont 134 actions qui ont été menées par 49 associations du mouvement FNE. L'implication de tous est encore attendue cette année pour sensibiliser le plus grand nombre à la réduction des déchets. Inscriptions auprès de l'ADEME ou de FNE.



édito

CONCILIER AMÉNAGEMENT ET CLIMAT

La pause estivale nous a donné l'opportunité de redessiner la maquette du magazine Liaison, notre vecteur de communication si important pour alerter et exprimer toutes nos interrogations sur l'évolution de notre environnement francilien.

Toutes les questions qu'il nous faudra porter lors de la COP 21 et qui seront au cœur de la mobilisation de FNE Ile-de-France lors des nombreux évènements organisés ces quatre prochains mois.

Toutes nos inquiétudes consécutives à la multiplication des atteintes graves portées à l'environnement sur notre territoire, comme l'illustre notre carte des enjeux environnementaux franciliens.

Tout notre désarroi devant des discours politiques teintés en « vert » pour faire passer des décisions à l'opposé de la préservation de nos patrimoines, de notre santé, de nos richesses naturelles, de notre cadre de vie.

Les Franciliens ont besoin d'air (respirable), d'eau (sans micropolluants), d'espaces de nature (pour décompresser)... L'urbanisation de l'Ile-de-France influe sur ces facteurs. Aussi tout aménagement du territoire doit prendre en compte les changements climatiques futurs : évaluer l'impact local du projet et viser à réduire la vulnérabilité du territoire. Ce sera l'une des idées fortes que nous défendrons lors de la COP 21.



04 Vie associative

05 Yvelines/Val-d'Oise
Une fresque pour sauver un paysage

06 Paris
Menaces sur les stades
07 Ménilmontant et Championnet
Un plan santé environnemental

08 Val-d'Oise
Inquiétudes sur le projet de
ferroutage Serqueux-Gisors

09 Dossier
12 Notre région à l'heure de la COP 21

13 Education à l'environnement
A la reconquête de la biodiversité
des rivières

14 Point de vue
Débat autour de l'incinérateur d'Ivry

SOMMAIRE

15 Nuisances
Bruit et qualité de vie

16 Mobilité
17 Yvelines : Initiative originale pour
désenclaver les villages
RATP : évolution souhaitable des
bus2025

18 Actualité
FNE Ile-de-France rencontre les
commissaires enquêteurs

19 Risques
Informations et prévention

20 32 ans de métamorphose



YVELINES : "RENDEZ-VOUS AUX JARDINS" CHARTRIPONTAINS

Comme chaque année depuis 4 ans, les propriétaires du Coteau sud de Pontchartrain, fondateurs de l'association pour la protection du patrimoine et de l'environnement de Jouars - Pontchartrain (APPEJP), ont participé à la manifestation les « Rendez-vous aux jardins » organisé par le Ministère de la Culture au mois de juin.

Les scolaires et les familles ont pu découvrir les innombrables trésors de ces jardins qui faisaient partie du Parc du château créé par Le Notre sous Louis XIV et qui sont toujours convoités par des promoteurs. Ils ont vu de près toutes les espèces animales et végétales qui vivent dans un jardin resté à l'abri de tout pesticide depuis 50 ans. Ils ont pu suivre plusieurs animations dont celle de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) sur les oiseaux et les nichoirs, observer le rôle des abeilles et découvrir comment se nourrir et se soigner avec des herbes sauvages.

La mise en place d'une coopération avec les écoles pour les années à venir permettra à tous les élèves d'avoir des lieux d'observation et d'étude des insectes, oiseaux, petits mammifères et végétaux tant sauvages que cultivés. « *Nous voulons transmettre aux jeunes générations les moyens de préserver la planète, en grand danger actuellement, en leur faisant découvrir ses richesses.* »

Monique BOULLET pour l'APPEJP

JOURNÉE DE LANCEMENT DU PREDEC : FNE ILE-DE-FRANCE INTERVIENT

Suite à l'adoption le 18 juin, à l'unanimité des élus du Conseil régional, du Plan régional de prévention et gestion de déchets issus de chantiers du BTP (PREDEC), la journée régionale de lancement du PREDEC se tenait le 25 juin dernier.

A cette occasion, FNE Ile-de-France était invitée à s'exprimer, en table ronde d'ouverture, sur les enjeux de la planification et les défis de la mise en œuvre de ce plan.

Notre fédération régionale a salué l'intérêt d'avoir fait ce plan sur un domaine qui en avait fortement besoin. Elle a pu rappeler la piste de progression indispensable pour mieux apprécier les volumes de déchets inertes et anticiper leur meilleure réutilisation, et souligner le manque de mesures pouvant favoriser d'autres transports que le transport routier. Enfin, le meilleur déchet étant celui que l'on ne produit pas, FNE Ile-de-France a souhaité que l'écoconstruction soit fortement encouragée par les collectivités locales.



La loi NOTRE (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) prévoit de confier aux régions la réalisation du plan régional de prévention et de gestion des déchets. Le futur plan concernera l'ensemble des déchets notamment visés par les 4 plans régionaux précédents (PREDMA pour les déchets ménagers, PREDD pour les déchets dangereux, PREDAS pour les déchets d'activités de soin, et PREDEC). FNE Ile-de-France sera intégrée à cette réflexion.

Dominique DUVAL - Présidente de FNE Ile-de-France

HAUTS-DE-SEINE : UN NOUVEAU PRÉSIDENT POUR ENVIRONNEMENT 92

Thierry Hubert a été élu le 24 juin président d'Environnement 92 avec une équipe de 12 personnes constituant le bureau en remplacement de Bernard Garmirian. Le nouveau président a souhaité continuer dans la voie de ses prédécesseurs tout en fédérant davantage les associations du département.



Urbaniste, dès 1977, Thierry Hubert s'engage dans les associations de protection de la nature. Comme président de Jeunes et Nature, il accueille en 1981 les ministres Bombard et Crépeau à l'AG de la FFSPN (devenue FNE). En 1995, il soutient la fondation de l'association Espaces d'insertion par les métiers de l'environnement implantée dans les Hauts de Seine et dont il est administrateur.

En 1997, il relance Neuilly Puteaux Écologie, renouvelle les statuts en 2004 sous le nom Neuilly Puteaux Seine Écologie. Depuis 4 ans, il anime avec les associations implantées sur les communes riveraines de La Défense, la coordination Seine à Seine Environnement.

Michel RIOTTOT
Président d'honneur d'Environnement 92

DES Pinc aux

POUR SAUVER UN PAYSAGE MENACÉ

TROIS ASSOCIATIONS VEXINOISES ONT PROPOSÉ DE RÉALISER UNE FRESQUE POUR LUTTER CONTRE LE GIGANTESQUE PROJET DE LA SOCIÉTÉ CALCIA ET POUR LA SAUVEGARDE D'UN PAYSAGE REMARQUABLE. BELLE INITIATIVE !

A l'occasion de la fête des 20 ans du parc naturel du Vexin, le 14 juin, dans le magnifique cadre du château de Villarceaux (95), les Amis de Brueil-en-Vexin (AABV), l'Association vexinoise de lutte contre les carrières cimentières (AVL3C), les Amis du Vexin français (AVF) ont manifesté de manière silencieuse et originale leur refus de l'extension de la carrière de Brueil-en-Vexin dans les Yvelines. Elles ont proposé un concours photo ayant pour objet ce paysage, un atelier de coloriage pour les enfants qui ont pu dessiner de « grosses pelleuses » comme celles utilisées dans les carrières et créer des fleurs en papier plantées dans la verdure du domaine... Et les peintres de la région ont réalisé toute la journée, avec l'aide du public, une fresque de ce paysage que la carrière ferait disparaître : la ferme St Laurent, par ailleurs ancien prieuré, les bois, les collines et les champs alentours.

Rappel de la situation

La multinationale « ITALCEMENTI group » dont Calcia est une filiale en France a pour projet de créer une nouvelle carrière cimentière sur le territoire de la commune de Brueil-en-Vexin. Afin de permettre un passage entre la carrière existante de Guitrancourt (78) dont l'exploitation cessera en 2018 et le lieu convoité, le préfet des Yvelines a déclaré par arrêté préfectoral, en date du 13 mai, le projet de l'industriel cimentier « d'intérêt général ».

Cette décision conduira à détruire trois hectares de forêt pour réaliser une trouée de 60 mètres de large dans un massif forestier classé en zone intérêt écologique faunistique et floristique et de surcroît situé dans le Parc naturel régional (PNR) du Vexin français, puis sur 80 hectares de terre agricole fertile avec autorisation d'exploiter le gisement de calcaire.

Ce projet, qui date d'il y a plus de vingt ans et ne s'est jamais concrétisé jusqu'ici, est inacceptable, à plus d'un titre.

Il y a nuisances avérées pour les habitants les plus proches avec des millions de mètres cubes de terre puis de calcaire déplacés par camion, des tirs de mine à 350 mètres des habitations, la dégradation d'un paysage ; il suppose de laisser encore en fonction, pendant au moins trente ans, la cimenterie de Gargenville qui est très ancienne, très polluante et située dans une zone densément peuplée ;

Il est néfaste plus largement pour tous les habitants de l'Île-de-France compte tenu de la pollution atmosphérique qu'il risque d'engendrer à travers une production de gaz à effet de serre de l'ordre de 350 à 450 000 tonnes par an pour la fabrication du ciment, pendant trente ans .

« CE PROJET QUI OBÉISSAIT À UNE CERTAINE LOGIQUE, IL Y A VINGT OU TRENTE ANS NE PASSE PLUS AUJOURD'HUI , CAR LE RAPPORT AVANTAGES/ INCONVÉNIENTS S'EST INVERSÉ. »

Les associations AABV, AVL3C et AVF ainsi que les maires des communes concernées par ce projet et le PNR ont décidé de contester juridiquement la décision du préfet. La lutte prend de l'ampleur. Non, ce paysage ne disparaîtra pas.

AVL3C VEXIN ZONE 109

Association vexinoise de lutte contre les carrières cimentières

vexinzone109@gmail.com





Destruction

PROGRAMMÉE DU TERRAIN DE SPORT DE MÉNILMONTANT

LE PLUS GRAND TERRAIN PUBLIC DE PLEIN AIR DU 11^E, PROPRIÉTÉ DE LA VILLE DE PARIS, EST MENACÉ PAR UN PROJET DE LOGEMENTS ET DE DÉCHÈTERIE. LES HABITANTS DU QUARTIER DISENT NON.

→ 4 300 M²
POUR LES AMATEURS
DE FOOT, DE BASKET,
DE COURSE À PIED,
→ 822 M² DE JARDIN PARTAGÉ,
→ DES ARBRES CENTENAIRES.



LE MÊME COMBAT DANS LE 18^E

Espace vert et surtout poumon du 18^e arrondissement, le stade Championnet et ses arbres remarquables sont aussi menacés par une opération immobilière. A ce jour plus de 9 000 signatures ont été réunies pour la pétition contre ce projet socialement contre-productif. Le collectif Pas Touche le Stade demande à ce que le conseil de Paris classe le stade en Zone Urbaine Verte comme la majorité des stades parisiens.

www.pas-touche-le-stade.paris

D'un côté, la basilique Notre Dame du Perpétuel Secours et le boulodrome de Ménilmontant ; de l'autre, un petit bloc d'immeubles et le jardin partagé ; en face, le cimetière du Père Lachaise.

Ici, sur le terrain d'éducation physique (TEP), au 49-53 du boulevard de Ménilmontant, Paris 11^e.

Ici, où les scolaires, les copains, les moins jeunes, les vieux du 10^e et du 11^e, se succèdent, se croisent, se côtoient, se retrouvent, se réunissent.

Ici, où le festival de l'arrondissement, « Onze Bouge », élit domicile, chaque année.

Ici, où l'on respire, au milieu des carrés potagers du jardin partagé.

Ici, les mixités sociales, ethniques, générationnelles n'ont pas besoin de se dire, puisqu'elles se vivent.

Ici, la sociabilité est à peine écorchée par les apostrophes sportives un peu crues.

Ici, le vivre ensemble est une réalité.

Opération Ménilmontant

Cette réalité, la municipalité l'ignore, superbement. Au nom de « l'opération Ménilmontant », lancée en octobre 2011

par le député-maire Patrick Bloche et son adjoint François Vauglin. L' élu vante un « réaménagement comprenant la création de logements sociaux, d'équipements publics et d'un espace vert. » La formule escamote un pan entier et très préoccupant de « l'opération » : la création, en sous-sol, sur 1 500 m², d'une déchèterie (centre de valorisation des encombrants). Projet étonnamment absent du questionnaire, adressé aux habitants en octobre-novembre 2012, au nom d'une « concertation » bien modeste : moins de 400 réponses sur 10 000 questionnaires et manifestement pas assez enthousiastes pour être publiées.

Cette opération privatise l'usage collectif de ce bien public.

Le 11^e est l'arrondissement le plus densément peuplé de Paris (41 341 habitant par km²), au 8^e rang des plus dotés en logements sociaux (la proportion dépasse les 20% dans le quartier).

Ce projet accroît la bétonisation du sol et accentue l'effet caniculaire/flot de chaleur en raison de la densification à outrance. C'est encore un espace ouvert sacrifié.

Marie-Thérèse DIDES
Sauvons notre stade
www.sauvonsnotrestade.fr



QUELLES SONT LES MESURES PHARE DE CE PLAN ?

- Mise en place d'une observation fine et ciblée de la santé environnementale sur le territoire de la ville avec une mention particulière pour la prévention et le dépistage de l'asthme chez les enfants et la volonté d'adapter les modalités d'intervention en fonction des inégalités constatées. Ces inégalités sont souvent liées à l'habitat et à l'impact des projets urbains sur la santé. Une cartographie des zones de forte exposition sera élaborée en lien avec l'ORS, l'APUR et l'IAU. La ville recherchera une meilleure répartition de l'accès aux « aménités environnementales » (services et équipements sanitaires, scolaires, culturels, zones de calme, de détente, de jeux..) pour les populations les plus exposées.

- Pôle de santé environnementale regroupant les laboratoires et services concernés à la ville de Paris et mettant en réseau un centre de ressources pour les acteurs associatifs et privés (incubateurs). Des études d'impact sur la santé seront proposées pour tous les projets urbains.

- Développement des services aux Parisiens, sur l'éducation à la santé en lien les professionnels de la santé, de l'urbanisme et de l'enseignement et sur la prise en compte de « l'expertise d'usage des habitants ».

FNE Ile-de-France a contribué au débat en soulignant les risques de doublon avec la multiplication des observatoires et le chevauchement des référentiels pour les urbanistes. D'autres ont pointé l'intérêt d'actualiser le diagnostic des pathologies générées par l'environnement en l'élargissant aux maladies métaboliques, à l'impact des nanomatériaux, des ondes électromagnétiques, de l'alimentation...Y. Remvikos a souligné la priorité à donner à l'implication des habitants et des « communautés créatives » pour la diffusion de l'éducation à la santé. FNE Ile-de-France a insisté sur la nécessité de raisonner à l'échelle de la métropole du Grand Paris et d'articuler les dispositifs avec ceux des communes limitrophes.

Muriel MARTIN DUPRAY

Administratrice de FNE Ile-de-France

LE PLAN Parisien

DE SANTÉ ENVIRONNEMENT (PPSE): UNE PREMIÈRE POUR PARIS

Avec l'organisation de la COP 21, Paris se devait d'être exemplaire pour améliorer la santé publique et les conditions de vie de ses habitants. Première collectivité locale à prendre cette initiative, la Mairie de Paris a mis en chantier depuis mars dernier ce PPSE, complémentaire des actions déjà entreprises sur la pollution de l'air. Il sera présenté à la session de novembre au Conseil de Paris.

FNE Ile-de-France a été étroitement associée aux différents groupes de travail avec Muriel Martin-Dupray, Yorgos Remvikos et Michel Riottot, pour contribuer à un état des lieux des pathologies induites par l'environnement et identifier les priorités concernant l'air extérieur, l'environnement intérieur, le bruit, l'amiante, la pollution des sols, le plomb, les phénomènes climatiques extrêmes et les enjeux liés aux modes de vie. L'accent a été mis notamment sur les inégalités sociales, territoriales en matière de santé, sur l'impact de l'aménagement urbain, sur les enjeux de la mobilisation citoyenne et les réponses opérationnelles qu'une collectivité peut apporter pour améliorer les conditions de vie des Parisiens. Ont aussi participé l'Observatoire régional de santé, Airparif, Bruitparif, l'Agence régionale de santé, la DRIEE, le Conseil régional d'Ile de France, des associations, des experts, des médecins, des universitaires...

Les deux maire-adjoints, Bernard Jomier et Célia Blauel, respectivement en charge de la santé et de l'environnement, ont insisté sur l'originalité de cette démarche concertée qui sera inscrite dans la durée et évaluée chaque année.



COMMUNES CONCERNÉES



LES COMMUNES TRAVERSÉES DANS LE VAL-D'OISE PAR LE PROJET DE FRET FERRÉ



Trains de Fret

EN SITE URBAIN, LE BRUIT EN QUESTION

RÉDUIRE LA POLLUTION INDUITE PAR LE FRET ROUTIER EST UN OBJECTIF LARGEMENT PARTAGÉ ET LE FRET FERROVIAIRE EST UNE DES ALTERNATIVES SOUHAITABLES MAIS POUR LE CARF, « DORMIR EST UNE PRIORITÉ DE SANTÉ PUBLIQUE ». AUSSI DEMANDE-T-IL UNE ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE CONCERNANT L'IMPACT (BRUIT, VIBRATIONS...) SUR LES POPULATIONS RIVERAINES ET L'EXAMEN DES HYPOTHÈSES ALTERNATIVES.

D'avril à mai, SNCF réseau (ex-RFF) a organisé des réunions de concertation, à Conflans (78), Gisors (27), Ferrières-en-Bray (76), et Pontoise (95), préalablement à l'enquête publique prévue pour l'automne. Chaque réunion a connu un vif succès, de nombreuses personnes y ont participé, jusqu'à 600 présentes au Dôme à Pontoise. Mais les questions posées par les associations du collectif CARF (Collectif Alertes et Ripostes Fret), soutenu par Val d'Oise Environnement sont restées sans réponse crédible. Face à la contestation grandissante du projet, le ministre des transports a pris la sage décision de reporter l'enquête publique pour qu'une nouvelle phase de concertation ait lieu et dès le 3 septembre, le préfet du Val d'Oise a organisé une réunion d'échanges sur le projet.

Le projet ferré Serqueux-Gisors a pour objectif de relier les ports du Havre et de Rouen à l'Ile-de-France et d'envoyer ensuite une grosse partie de ces marchandises vers l'est ou le sud de l'Europe (pour concurrencer le port de Rotterdam).

Prévu au début en délestage de la ligne historique par Mantes avec électrification entre Serqueux et Gisors, le projet est aujourd'hui de

le dédier au fret ferroviaire : 25 trains de jour comme de nuit pouvant aller jusqu'à 1 000 m de longueur sur une ligne déjà saturée en Ile-de-France (ligne J Saint-Lazare) et dans des zones très urbaines à partir de Pontoise.

A l'initiative de Philippe Houillon, maire de Pontoise, un Collectif des maires a été créé et a rejoint le CARF dans son combat. De fait, les maires des départements traversés (Eure, Seine-Maritime, Oise, Yvelines et Val-d'Oise), ceux de l'agglo de Cergy, du Parisis, le PNR du Vexin, les associations locales se sont réunies à deux reprises et travaillent en concertation tant sur le plan de la communication (motions, pétitions, tracts, réunions publiques...) que du juridique. Le Ceser Haute Normandie a émis des doutes sur l'utilité du projet et sur la possible insertion du fret au milieu des trains voyageurs au niveau de l'Ile-de-France.

L'Autorité environnementale (AE) a formulé un avis sur ce projet : de nombreuses insuffisances sont relevées. Dans un dossier d'une trentaine de pages, l'AE a fait trente-sept recommandations. Toutes les remarques émises ne font que corroborer les observations du CARF.

MINIMISER LES PROBLÈMES DE GÊNE, NE PAS PROPOSER DE SOLUTIONS POUR MAINTENIR LA VIABILITÉ DE LA VIE COMMUNALE, NE PAS ÉTUDIER LE VRAI IMPACT N'EST PAS LA BONNE MÉTHODE POUR DÉVELOPPER LE FRET FERRÉ. DES RIVERAINS S'OPPOSENT AUX NUISANCES À VENIR SUR LA LIGNE DE FRET SERQUEUX-GISORS.

Le nom du projet lui-même, dit « Serqueux-Gisors » est un non-sens ; il devrait s'appeler « Le Havre-Valenton », mais limité ainsi il ne prend pas en compte l'ensemble du territoire concerné : par exemple, le Parisis ne devait pas être consulté lors de l'enquête publique, les lignes étant déjà existantes ; ce qui est vrai, mais pas pour faire circuler 25 trains de fret journaliers en plus du trafic de voyageurs...

SNCF réseau a voulu ignorer les néfastes effets des bruits solidiens provoqués par le passage des trains de fret. Lors de la réunion du 3 septembre présidée par le préfet du Val d'Oise, SNCF réseau a fait un état des lieux assez complet du fret ferré sur cette partie du territoire. Elle a proposé de remettre aux participants, sous 15 jours, une méthode de travail avec un document écrit. Elle a souhaité la nomination d'un médiateur indépendant sur la question du bruit. Souhaitons que cette nouvelle phase de la concertation soit plus constructive que la précédente.

LE CARF
Collectif Alertes et Ripostes Fret
<https://sites.google.com/site/alertesripostesfret/>

ET VAL D'OISE ENVIRONNEMENT
<http://www.valdoise-environnement.fr/>

NOTRE RÉGION
À L'HEURE DE LA

COP 21



FNE ÎLE-DE-FRANCE PARTICIPE DEPUIS DES DÉCENNIES À LA RÉFLEXION SUR L'AMÉLIO- RATION DE LA QUALITÉ DE LA VIE DANS LA RÉGION CAPITALE.

9

Ainsi, lors de l'élaboration du Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), la fédération régionale a publié en mars 2005 « 200 propositions pour l'Île-de-France » et une importante contribution en 2006 à « l'éco-région ».

Aujourd'hui, la création de la Métropole du Grand Paris (MGP) requiert toute l'attention de FNE Île-de-France et un groupe de travail a été créé en juin 2014.

Il est constitué de deux représentants des huit départements d'Île-de-France et de l'unique membre des associations de protection de l'environnement au sein de la mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris, Daniel Hannotiaux.

La réorganisation territoriale liée à la MGP va modifier l'aménagement de l'Île-de-France, ce qui impactera la qualité de notre environnement.

La carte des espaces à enjeux métropolitains.

Le groupe de travail a souhaité identifier les principaux projets qui impacteront nos bassins de vie. Tous peuvent être appréhendés du point de vue du changement climatique :

- L'artificialisation d'espaces verts en zone urbanisée favorise les phénomènes d'îlot de chaleur ; a contrario, toitures végétalisées et bosquets de verdure améliorent la qualité de l'air. Il faut tenir compte de ces constats, ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas. Tous les projets doivent également être évalués en fonction de leur impact sur les déplacements et donc sur les émissions de gaz à effet de serre.

- Un bon projet doit tenir compte de l'évolution du climat en réduisant la vulnérabilité du territoire et de ses habitants. Il doit structurer l'espace urbain pour faire face à la saturation ponctuelle des évacuations d'eau de pluie lors d'épisodes pluvieux hors norme. Il doit favoriser des techniques de construction différentes, des techniques de construction différents et préserver l'agriculture de proximité.

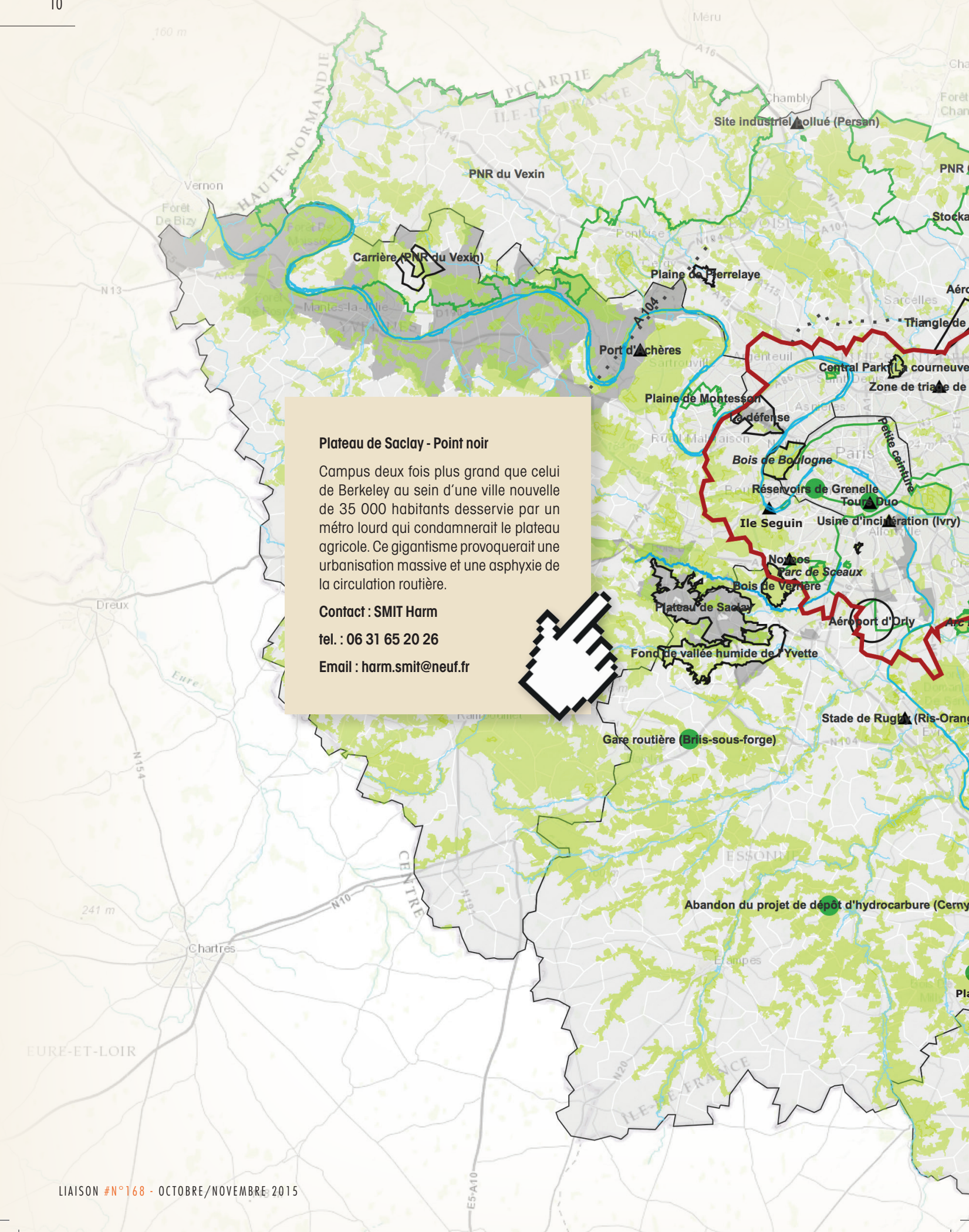
Un certain nombre de projets d'aménagement du territoire francilien sont signalés par nos associations locales comme des « points noirs environnementaux », en raison de leur impact sur les sols, l'air, l'eau, la biodiversité, la santé. Ces associations soutiennent également des initiatives

positives pour notre environnement, répertoriées sous forme de « points verts environnementaux ».

Une carte interactive, dont une copie d'écran est présentée en double page, a été élaborée.

Elle est évolutive. Elle illustre trois points positifs et trois points négatifs par département, mais n'est pas exhaustive. Elle est amenée à s'enrichir rapidement, grâce aux signalements de nos associations locales. Son objectif final est de proposer à la presse et aux visiteurs, lors de la COP 21 à la fin 2015, des lieux de visite : à chaque point correspondront une personne contact et une fiche descriptive du projet ciblé.

Dominique DUVAL - Présidente de FNE Ile-de-France
Luc BLANCHARD - Chargé de mission MGP



Plateau de Saclay - Point noir

Campus deux fois plus grand que celui de Berkeley au sein d'une ville nouvelle de 35 000 habitants desservie par un métro lourd qui condamnerait le plateau agricole. Ce gigantisme provoquerait une urbanisation massive et une asphyxie de la circulation routière.

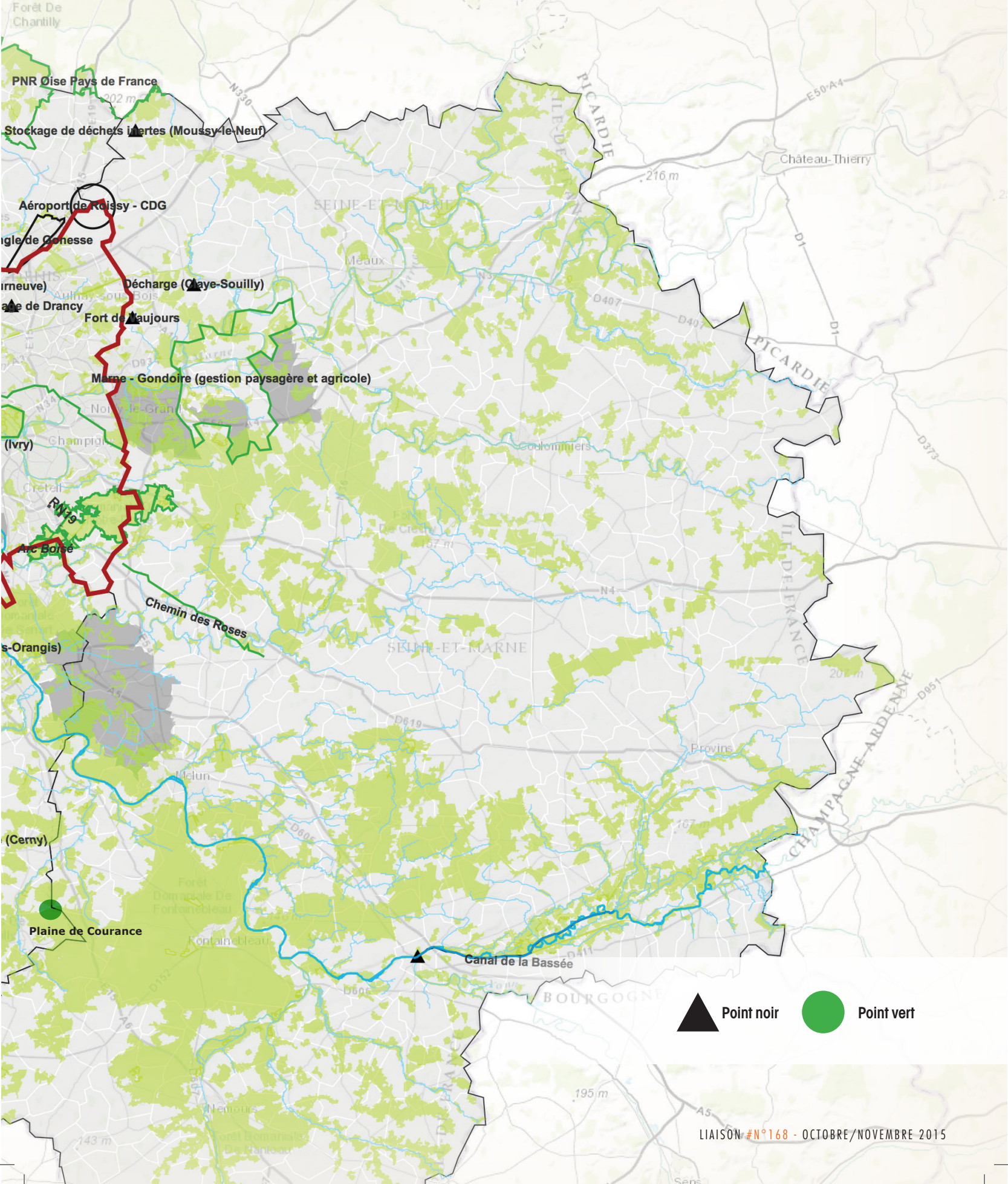
Contact : SMIT Harm

tel. : 06 31 65 20 26

Email : harm.smit@neuf.fr



CARTE INTERACTIVE ET ÉVOLUTIVE
CAPTURE D'ÉCRAN TIRÉE DU SITE : www.fne-idf.fr



▲ Point noir ● Point vert

POUR LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT, LA MISE EN PLACE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE PRÉCIS, CELUI DES ESPACES À ENJEUX MÉTROPOLITAINS. AU PLUS PRÈS DU TERRAIN, NOUS AVONS SÉLECTIONNÉ QUELQUES POINTS NOIRS ET VERTS DONT DEVRA TENIR COMPTE LA FUTURE MÉTROPOLE.

LA CARTE DES ESPACES À

Enjoux

EN ILE-DE-FRANCE

L'EXEMPLE DE L'ESSONNE EST REPRÉSENTATIF

*DE LA DÉMARCHE QUE LA FÉDÉRATION A ENTREPRISE.
IL SE DÉCLINE DE LA FAÇON SUIVANTE :*

**Point noir : plateau de Saclay**

Campus deux fois plus grand que celui de Berkeley au sein d'une ville nouvelle de 35 000 habitants desservie par un métro lourd qui condamnerait le plateau agricole. Ce gigantisme provoquerait une urbanisation massive et une asphyxie de la circulation routière.

Contact : Collectif OIN Saclay - SMIT Harm : 01 69 41 18 63
Courriel : harm.smit@neuf.fr - Site <http://www.colos.info>

**Point noir : grand stade de rugby à Ris-Orangis**

80 000 spectateurs prévus sur un ancien hippodrome abandonné. Aucune étude d'accessibilité lancée, alors que le site ne dispose pas de réel moyen de transport. RER D et A6 saturés. Par ailleurs, ce site constitue un poumon vert qu'il conviendrait de sanctuariser.

Contact : Essonne Nature Environnement
GIOBELLINA Catherine : 06 88 90 89 74
Courriel : catherine.giobellina@fne-idf.fr

**Point noir : extension des aéroports ouest et sud d'Orly**

Le projet d'extension des deux aéroports préfigure un accroissement du trafic aérien bien au-delà des 200 000 mouvements actuels. Inacceptable pour les riverains et au-delà (pollution et bruit).

Contact : Essonne Nature Environnement
MOULIN Jean-Pierre : 06 65 64 47 01
Courriel : jp.moulin@free.fr

**Point vert : gare routière de Briis-sous-Forges**

La gare autoroutière de Briis-sous-Forges est unique en France et la seule en Europe sur autoroute concédée. Elle facilite l'accès via des bus et, en passant par l'autoroute, à des zones d'activités qui étaient difficiles d'accès et dessert la gare de Massy.

Contact : Essonne Nature Environnement
CARSAC Claude - 06 31 68 42 90
Courriel : crcarsac@hotmail.com

**Point vert : l'agroforesterie sur la plaine de Courance**

Situé dans le parc du Gâtinais français, un projet de valorisation du paysage et des cultures, utilisant la technique ancienne de l'agroforesterie, va permettre de retrouver la richesse des sols sur 60 hectares.

Contact : Essonne Nature Environnement
GIOBELLINA Catherine : 06 88 90 89 74
Courriel : catherine.giobellina@fne-idf.fr

**Point vert : suspension du projet de quais de chargement d'hydrocarbures à Cerny**

La société SFDM, exploitant le parc de stockage d'hydrocarbures de Cerny, avait demandé une autorisation pour pouvoir développer ses activités à travers un projet de création de quais de chargement. Ce projet aurait provoqué un encombrement de la liaison Corbeil-Etampes, traversant un grand nombre de villages, avec un passage de plus de 300 camions quotidiens.

Contact : Essonne Nature Environnement
MOULIN Jean-Pierre : 06 65 64 47 01
Courriel : jp.moulin@free.fr

POUR EN SAVOIR PLUS SUR LES POINTS NOIRS ET LES POINTS VERTS DES HUIT DÉPARTEMENTS D'ÎLE-DE-FRANCE, VOIR LA CARTE DU SITE [HTTP://FNE-IDF.FR/](http://fne-idf.fr/).

EducAction à l'environnement



Au bord de l'Orge (91), session du 16 mai

@Christian Weiss



Le Parc Georges Valbon (93), session du 13 juin

@Christian Weiss

RECONQUÉRIR LA BIODIVERSITÉ DES RIVIÈRES

Lors des sessions de formation des 16 mai et 13 juin derniers, l'importance de préserver la biodiversité et la continuité écologique des cours d'eau a été largement commentée.

Des représentants de syndicats intercommunaux, comme celui du Croult et du Petit Rosne ou celui de l'Yvette, ont expliqué leur politique de reméandrage et de remise à l'air libre de portions de rivières busées ou canalisées. Ces réhabilitations ont réduit le risque d'inondation, mis en valeur le paysage, restauré les continuités écologiques et permis aux riverains de réintégrer la rivière à leur quotidien.

Les témoignages de membres de fédérations de pêche franciliennes et de protection du milieu aquatique ont permis de confirmer la réapparition d'une diversification halieutique : trois espèces de poissons dans la Seine en 1905, une trentaine aujourd'hui du fait de l'amélioration de la qualité des eaux rejetées par les usines d'assainissement.

La vallée du Sausseron, située dans le parc naturel régional du Vexin français, a été évoquée par un représentant associatif. Elle présente un grand intérêt patrimonial, mais est actuellement en perte de biodiversité en raison de l'artificialisation de ses affluents : une vision d'une nature maîtrisée loin des assemblages écologiques de ces milieux sensibles.

Enfin, un panorama de l'ensemble de la biodiversité d'un cours d'eau et des zones humides qui lui sont associées a été présenté tant sur le plan floristique que faunistique. Une composition fragile indispensable pour un cours d'eau vivant. La rivière trouve son équilibre entre sa géomorphologie correspondant à son lit, son gabarit et ses méandres, et les caractères biologiques de ses différents milieux naturels. De nombreux aménagements, parfois dès le Moyen Âge, ont modifié cet équilibre et induit de graves dysfonctionnements : perturbations des écoulements par la présence d'ouvrages, de biefs et d'obstacles provoquant envasements, eutrophisation, étiages prolongés et inondations brutales... Un appauvrissement drastique de la faune et de la flore aquatique s'est ensuivi.

Ainsi, rétablir une continuité écologique « raisonnée » sur les cours d'eau exige :

- la reconquête qualitative de l'eau
- la diversité du cours (méandres, cascades...)
- la possibilité pour les espèces d'accomplir un cycle de vie complet, la diversification des espèces (prédateurs, consommateurs)
- les mesures à prendre vis-à-vis des changements climatiques prévisibles (sécheresses, fortes pluies).

Christian WEISS
Chargé de mission Eau

Pour en savoir plus :
<http://fne-idf.fr/documentation/sessions-de-formation>



SESSION DE
FORMATION
IDF'EAU

ff Pollutions diffuses et protection de la ressource Eau JJ

La pollution diffuse est due à de multiples rejets de polluants. Engrais et produits phytosanitaires issus de l'agriculture intensive sont aujourd'hui parmi les plus présents dans les cours d'eau et les nappes phréatiques, mais on retrouve également un certain nombre d'effluents issus de la filière industrielle et des activités humaines. Entre 1998 et 2008, 151 points de captage sur 3 998 ont été abandonnés en Île-de-France en raison de ces pollutions. Leur impact sur notre santé s'avère de plus en plus préoccupant.

INTERVENANTS

- **Laurent MOULIN**, ingénieur biologiste au laboratoire de microbiologie aquatique de la Ville de Paris.
 - **Mireille LOPEZ**, de l'ADENCA, et **Lucien FOLLET**, de LEMARNEUX, protection de l'environnement pour la pollution industrielle diffuse.
 - **Marie-Paule DUFLOT** et **Agnès CARLIER** (ou un autre intervenant du GAB), pour la pollution agricole diffuse dont les captages d'eau.
- Un buffet campagnard clôturera cette matinée de travail.**

Samedi 10 octobre de 9 h à 13 h



Lieu : FNE Île-de-France,
2, rue du Dessous-des-Berges 75013 Paris
Tram T3a (Maryse Bastié) – Métro lignes 7 (Porte d'Ivry)
ou 14 (Bibliothèque François Mitterrand)
Bus lignes 27 (Régnault) ou 83 (Nationale)
S'inscrire sur formation@fne-idf.fr

LE SYCTOM, SYNDICAT DE TRAITEMENT DES ORDURES MENAGERES, A SIGNÉ AVEC UNE FILIALE DE SUEZ ENVIRONNEMENT UN MARCHÉ PUBLIC DE 2,05 MILLIARDS D'EUROS POUR LA RECONSTRUCTION DE L'USINE D'INCINÉRATION D'IVRY-PARIS XIII ET LA CONSTRUCTION D'UNE USINE DE TRI MÉCANO-BIOLOGIQUE AVEC MÉTHANISATION (TMB/M) SUR LE SITE D'IVRY-PARIS XIII, À 200 MÈTRES DES FUTURES TOURS DUO.

Faut-il R□construire l'usine d'incinération d'Ivry-Paris XIII ?

Ce marché faramineux, contre lequel le Collectif 3R dépose un recours, est largement contradictoire avec les objectifs adoptés depuis 2008 (réduction, réutilisation et recyclage d'abord) et, plus encore, avec la démarche « zéro déchet » dans laquelle s'engage Paris, mais aussi le SYCTOM qui pose sa candidature aux « territoires zéro déchet, zéro gaspillage » de l'ADEME et du ministère de l'Écologie.

Le TMB/M, qui prétend valoriser les déchets organiques en les séparant des « combustibles solides de récupération », est un procédé dont la technologie est dangereuse : incendies et explosions jalonnent l'histoire de ce prétraitement, coûteux pour les collectivités, inefficace et polluant. Dernier avatar : la fermeture définitive de l'usine Biopôle d'Angers, réalisée par Vinci Environnement (présent à Ivry).

Quant à l'incinération des déchets, loin de tout faire disparaître, elle produit elle-même 20 % de déchets plus ou moins dangereux (mâchefers et résidus d'épuration des fumées hautement toxiques, REFIOM). Elle participe aussi au réchauffement climatique et à la raréfaction des ressources : 92 % environ de la masse des déchets incinérés se retrouvent en gaz à effet de serre en sortie de cheminée.

Les fumées contiennent des particules fines qui pénètrent profondément l'organisme. Des gaz dangereux pour la santé, les dioxines et fu-

ranes, hautement toxiques, sont aussi présents. À Ivry, si les composés chlorés sont largement sous les normes, les dioxines et furanes bromés, non soumis à la réglementation, dépassent de trois fois et demie le seuil maximal de leur équivalent chloré.

La seule justification d'un « traitement » aussi contradictoire avec l'économie circulaire et la qualité de l'air que nous respirons se trouve dans « la valorisation énergétique ». À Ivry, l'usine actuelle chauffe 100 000 éq-logements parisiens. À y regarder de plus près, seule la fraction fermentescible de nos déchets (composée de 85 % d'eau) peut être qualifiée d'« énergie de récupération » ; quant à ce qui brûle bien, cartons et plastiques, ils devraient être recyclés et non partir en fumée.

Que penser d'un mode de « traitement » qui contre-carre pour 40-50 ans les efforts de réduction, de tri et de recyclage des citoyens ? Le taux d'incinération du SYCTOM, 79 %, a son corollaire : un taux de recyclage catastrophique de 15 %, très loin des ambitions de 45 % du Grenelle !

Reste le problème du remplacement de cette « valorisation énergétique » utilisée pour le chauffage urbain. Partout la priorité doit être donnée à la construction de logements basse consommation, à l'isolation des logements anciens et à l'utilisation de sources d'énergies renouvelables comme la géothermie en Val-de-Marne.

L'heure est à un changement de perspectives radical en ce qui concerne nos déchets. Les exemples européens et américains de collectivités atteignant jusqu'à 85 % de taux de recyclage nous montrent que c'est la collecte séparée des bio-déchets (30 à 40 % de nos poubelles) qui est, avec la tarification incitative, le levier le plus puissant du changement nécessaire. Les marges de manœuvre sont importantes et nous espérons que la volonté politique saura saisir cette chance historique de ne pas reconstruire l'usine d'incinération d'Ivry-Paris XIII, nouveau « grand projet imposé et inutile » caractéristique de notre civilisation de gaspillage des ressources non renouvelables.

Collectif 3R
collectif3r.blogspot.com



Le bruit des TrAnspports

un vrai problème de santé publique

C'est un cliché que de dénoncer notre monde moderne, et sa technologie envahissante inévitablement accompagnée de nuisances qui sont de plus en plus mal supportées par les populations.

Parmi ces nuisances, le bruit est à la première place. Le ministère de l'Ecologie a commandé à un institut bien connu un sondage auprès des Français. Les résultats ont été publiés en septembre 2014 et on y apprend que seulement 18 % de la population ne se sent pas concernée par les nuisances sonores. Une écrasante majorité de 82 % l'est !

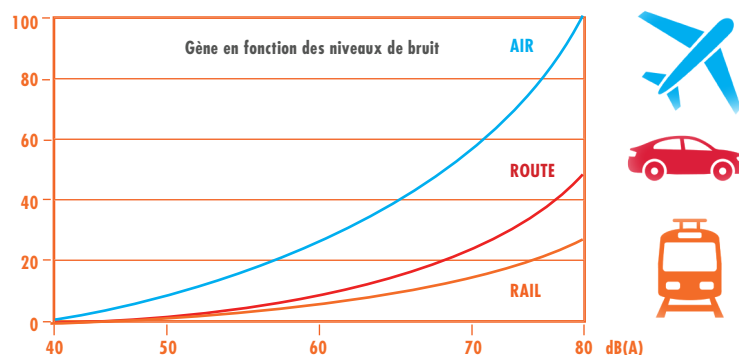
On y explique également que, presque à égalité et très loin devant les autres causes de nuisances (67 et 65 %), la circulation routière et les bruits de voisinage sont les sources de nuisances les plus citées. Les avions et, dans une moindre mesure les trains, sont également mentionnés (14 et 8 %) mais il faut bien remarquer que ces plus faibles pourcentages ne reflètent en aucun cas des niveaux de nuisances inférieurs mais des populations concernées bien moins nombreuses.

En atteste la figure ci-jointe tirée d'un petit opuscule de vulgarisation édité par un des leaders mondiaux des systèmes de mesure de bruit. Ces données le sont à titre indicatif, mais on voit bien qu'à niveau de bruit équivalent les avions sont déclarés beaucoup plus gênants que la route, elle-même plus gênante que les trains.

Ce résultat, évident pour les riverains et personnes survolées qui vivent les nuisances quotidiennement, s'explique parfaitement. Il ne s'agit pas, comme les différents lobbys de ces modes de transport voudraient le faire croire à l'opinion et aux élus, de décibels de sonomètres et encore moins de moyennes de bruit. Il s'agit d'une gêne réelle, ressentie comme une agression répétée constituée avant tout d'une succession de pics de bruit ou, dans le langage des techniciens, d'événements sonores.

Le ressenti est d'autant plus agressif que lesdits événements sonores se répètent à bref

Fortement gênés (en % de population)



Source : Bruit de l'Environnement, Bruel & Kjaer, - Ed. Rosendahls Bogtrykkeri 12/04/2001

intervalle de temps et qu'ils sont plus forts. Ce dernier point est capital, car plus fort ne veut pas nécessairement dire bruit important, mesuré en décibels. Plus fort veut dire niveau de bruit qui dépasse notablement l'ambiance sonore préexistante à l'évènement sonore considéré. Pour un même nombre de décibels, l'agression sera d'autant plus violente que l'ambiance sonore est calme !

" CES DONNÉES, POURTANT ÉVIDENTES ET DE BON SENS, FONT L'OBJET DE CAMPAGNES RÉPÉTÉES ET À GROS MOYENS DES LOBBYS AFIN DE TENTER DE LEURRER NOS ÉLUS QUI NE SONT PAS FORCÉMENT TOUS SOUMIS À CES NUISANCES. A TITRE D'EXEMPLE, DANS UN OUVRAGE RÉCENT, UN DES ACTEURS PRINCIPAUX DU TRANSPORT AÉRIEN EN FRANCE, GRAND ORGANISATEUR DE COLLOQUES, ÉCRIT SANS PLAISANTER QUE "LES APPAREILS ACTUELS. FONT CINQ FOIS MOINS DE BRUIT (QUE LES PRÉCÉDENTS) IL SERAIT DONC, EN PRINCIPE, POSSIBLE DE METTRE CINQ FOIS PLUS DE MOUVEMENTS D'AVION POUR LA MÊME NUISANCE ! "

De telles déclarations ont malheureusement leur effet et il a fallu attendre des études épidémiologiques récemment réalisées en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis pour qu'un grand quotidien français titre un article : "le bruit des aéroports mauvais pour le cœur". En janvier dernier, dans une émission télévisée de vulgarisation scientifique bien connue de la chaîne franco-allemande, les cardiologues du CHU de Mayence appelaient à une "prise de conscience du bruit".

Nos associations seront vigilantes afin que, chez-nous, cette prise de conscience se réalise, et que le bruit des transports soit réellement considéré comme le vrai problème de santé publique qu'il est.

Claude CARSAC

Chargé de mission Nuisances aéroportuaires

SOURCES :

- IFOP Les Français et les nuisances sonores Septembre 2014. Sondage pour le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie.
- Compagnies aériennes la faillite du modèle Jean-Louis BAROUX Ed. l'Archipel 2010.
- Aircraft noise and cardiovascular disease near Heathrow airport in London: small area study BMJ 2013;347:f5432
- Residential exposure to aircraft noise and hospital admissions for cardiovascular diseases: multi-airport retrospective study BMJ 2013;347:f5561
- ARTE FR5 X-enius 8 janvier 2015

Bus2025

La RATP interroge FNE Ile-de-France



Le 29 juin, FNE Ile-de-France était invitée à l'atelier de clôture du groupe de travail Bus2025 de la RATP afin de présenter la vision des associations de protection de l'environnement sur la contribution aux enjeux environnementaux franciliens de l'évolution du parc bus. Cet événement clôturait une année de réflexion prospective et participative sur le futur du mode de transport bus à l'horizon 2025 avec notamment un objectif à cette date de 80 % de bus électrique et 20 % de bus au biogaz.

En effet, sur la demande du STIF, la RATP a initié une réflexion au printemps 2014 afin de faire évoluer la motorisation de ses bus et fortement diminuer les émissions de polluants ainsi que le CO₂. Ce transport en commun ne contribue qu'à hauteur de 8 % des particules fines provenant du trafic en cœur de capitale et 3 % en agglomération parisienne (enquête globale transport Omnibus - septembre 2012). Cependant, le statut d'entreprise publique de la RATP imposait une exemplarité. Un changement radical qui correspond aussi au fait que Paris fait partie des dix zones en France qui dépassent les seuils fixés par la directive sur la qualité de l'air. La menace est réelle pour que la France soit de nouveau convoquée devant la Cour de justice européenne pour le non-respect de la législation sur les particules fines PM10.

UN CHANTIER ET UN DÉFI DE TAILLE POUR LA RATP

Au plan technique tout d'abord puisque l'autonomie des véhicules électriques est aujourd'hui insuffisante pour couvrir la distance moyenne journalière parcourue par un bus dans Paris (de l'ordre de 250 km). A cela s'ajoutent le poids et le volume des batteries embarquées, et la nécessité de créer un réseau de recharge des véhicules qui soit bien intégré à l'environnement urbain. FNE Ile-de-France a également souligné l'impact environnemental de la conception des batteries, constituées de matériaux rares extraits dans des conditions sociétales discutables, et leurs difficultés à être recyclées. Enfin, le bilan carbone d'une motorisation électrique n'est pas forcément nul puisqu'il faut prendre en compte la nature de la production de l'électricité nécessaire à son fonctionnement.

Au plan économique, le coût de tels véhicules est actuellement très élevé : deux fois le prix d'un bus diesel, soit près d'un demi-million d'euros. Et la production industrielle doit se structurer et se développer pour devenir plus compétitive.

Dans d'autres régions, cette démarche a déjà été engagée depuis plusieurs années.

La position exprimée par FNE Ile-de-France repose sur trois principes :

- une alliance de tous les modes de transports et une évolution progressive de la mobilité durable, car le réseau actuel de transports en commun ne permet pas à tous les Franciliens de trouver une solution à sa mobilité en excluant la voiture.
- la nécessité d'un mix énergétique pour laisser du temps à la recherche et s'orienter à terme vers la meilleure source d'énergie .
- une sensibilisation du citoyen à la sobriété énergétique, même si elle n'est pas évidente en période de difficultés économiques.

La RATP compte sur la demande mondiale pour dynamiser la filière et la rendre compétitive. Ce chantier est un défi de taille pour l'entreprise et FNE Ile-de-France se félicite de cet engagement très positif pour l'environnement des Franciliens.

Pour l'heure, l'entreprise a investi dans des véhicules hybrides diesel-électrique en attendant d'atteindre l'objectif 2025.

Dominique DUVAL - Présidente
Christine GILLOIRE - Secrétaire générale
de FNE Ile-de-France

ARRET
SUR LE POUCEARRET
SUR LE POUCE

www.rezopouce.fr

Pouces d'Yvelines :

un nouveau dispositif d'autostop organisé sur le département

DEUX ASSOCIATIONS VEULENT DÉVELOPPER L'AUTOSTOP DANS LES CAMPAGNES POUR DÉSENCLAVER LES PETITS VILLAGES

Entre le covoiturage planifié et l'auto-stop, on trouve l'auto-stop organisé : comme pour l'autostop classique, il n'y a pas de rendez-vous, mais les conducteurs et les passagers sont adhérents à une structure qui leur permet de s'identifier et donc de vaincre les craintes liées à l'auto-stop. Les arrêts sont repérés, ce qui facilite et sécurise la rencontre entre les conducteurs et les passagers. Une application Smartphone permettra également de renseigner les auto-stoppeurs du passage du prochain véhicule.

Beynes en Transition et Villages d'Yvelines en Transition se sont appuyés sur Rezo Pouce, le premier dispositif français établi sur plus de 90 communes à Moissac, près de Montauban, dans le Tarn-et-Garonne, pour monter l'association Pouces d'Yvelines et dupliquer ce dispositif sur une partie du territoire des Yvelines.

Les communes de Marcq, Thoiry, Bazoches-sur-Guyonne, Boissy-Sans-Avoir et Méré ont déjà délibéré pour adhérer à l'association. Pierre Souin, maire de Marcq et vice-président en charge des transports pour la communauté de communes de Cœur d'Yvelines, justifie son soutien : « *Le simple passage d'un car un matin et un soir pour un seul jour par semaine a un coût très élevé qui n'est pas comparable avec le dispositif proposé par Pouce d'Yvelines* ».

Olivier Guittard, vice-président de Pouces d'Yvelines, détaille l'intérêt du dispositif. « *La partie rurale du centre des Yvelines est caractérisée par un habitat assez dispersé avec des zones peu desservies par les transports en commun et une utilisation massive de la voiture individuelle pour de petits trajets. Ce système permettra notamment de relier les hameaux et villages isolés aux gares (où il participera au désengorgement des parkings saturés) et aux lycées, et sera beaucoup plus économique que d'étendre le réseau de transports en commun dont il sera complémentaire. Il présente également un intérêt pour développer la convivialité et la solidarité entre les habitants.* »

La Région Île-de-France, qui soutient financièrement des initiatives de transport alternatif à l'autosolisme, a ainsi voté une subvention de 50 000 euros pour ce projet. Le parc naturel régional de la Vallée de Chevreuse

soutient également l'association ainsi que des associations de parents d'élèves de lycées. Des négociations sont en cours avec d'autres partenaires.

Armel Pitois, président de Pouces d'Yvelines, de conclure :

« LES LIMITES DU RÉSEAU NE SONT PAS FIGÉES, MAIS SONT STRUCTURÉES PAR LE FRONT URBAIN À L'EST, LE CONTOUR ADMINISTRATIF DE L'ÎLE-DE-FRANCE À L'OUEST, LA LIGNE PARIS-MANTES AU NORD ET LA LIGNE PARIS-RAMBOUILLET AU SUD. CELA REPRÉSENTE PLUS DE 140 COMMUNES POTENTIELLES. LES ÉLUS PEUVENT NOUS CONTACTER POUR QUE NOUS PUISSIONS LES RENCONTRER, PRÉSENTER LE DISPOSITIF ET ÉCHANGER SUR SA MISE EN ŒUVRE SUR LEUR TERRITOIRE. »

Armel PITOIS
armel.pitois@wanadoo.fr
06 72 54 32 22
www.rezopouce.fr



Les commissaires enquêteurs A l'écoute DES ASSOCIATIONS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La Compagnie des commissaires enquêteurs d'Île-de-France (CCEIDF) organise régulièrement des journées de formation à l'attention de ses membres. L'après-midi de la session du 23 juin était consacrée à la réforme de la démocratie participative. Le président, Jean-Pierre Chaulet, a présenté un point d'étape du chantier de « modernisation du dialogue environnemental » engagé par la ministre de l'Environnement. La parole a ensuite été donnée aux représentants d'associations de protection de l'environnement.

Dominique Duval, présidente de FNE Île-de-France, a commencé par une présentation de l'union régionale, son histoire, son rôle et ses missions. Catherine Giobellina, vice-présidente, est intervenue à la suite pour exprimer le positionnement et les attentes des associations vis-à-vis de cette procédure qui, selon elle, vise davantage à satisfaire aux exigences légales qu'à susciter la participation du public. Elle a rappelé que, pour les associations, elle est source de déception puisqu'elle intervient à un stade où les projets sont déjà figés. Parmi les observations, figure également le poids de l'économie dans les arbitrages, par rapport à celui de l'environnement.

Isabelle Moreau-Bennabi, responsable de la Ligue de protection des oiseaux d'Île-de-France (LPO), a ensuite présenté les domaines d'expertise de son association et ses attentes vis-à-vis des rapports et conclusions des commissaires enquêteurs.

Enfin, Jean-Pierre Moulin, président d'Esbonne Nature Environnement, a présenté « l'Observatoire du contentieux », outil destiné à recenser les actions menées par ses associations membres pour faire respecter le droit de l'urbanisme et de l'environnement. Il a rappelé que les associations de protection de l'environnement exercent une activité d'utilité sociale, mais aussi d'intérêt général, et n'ont pas d'intérêt financier dans les projets.

Ces présentations ont permis à la salle et au président du tribunal administratif, présent à la table des intervenants, de mieux connaître les associations et de comprendre qu'elles étaient de véritables acteurs de la participation du public.

VERS UNE ÉVOLUTION DE LA PROFESSION ?

Si les travaux de la commission spéciale sur le dialogue environnemental donnent lieu à la création, au sein du Code de l'environnement, d'une section préliminaire relative aux modalités de participation du public « en amont » des projets, cela conduirait inévitablement à l'allègement des procédures de concertation « en aval » des projets. Le champ des enquêtes publiques pourrait être restreint et la profession de commissaire enquêteur pourrait évoluer vers des missions d'animation au sein des nouvelles instances de dialogue environnemental.





RISQUES

Prévenir plutôt que guérir

QUEL QUE SOIT LE LIEU, LE RISQUE ZÉRO N'EXISTE PAS.

Quand on veut acheter ou louer un bien immobilier, de quelle information accessible dispose-t-on pour connaître son environnement au sens le plus large ? Le public s'approprié peu la culture du risque et sa gestion est encore peu connue : quel comportement adopter en cas de catastrophe ? Peu d'habitants sont sensibilisés à ces questions. Combien de personnes étaient conscientes des risques de leur environnement lorsqu'est survenu l'accident d'AZF, à Toulouse, en 2001 ou les submersions de la tempête Xynthia, en 2010 ?

L'État et les collectivités locales ont un rôle essentiel à jouer dans la prévention et la gestion des risques majeurs. Ces dernières années, des dispositions législatives et réglementaires fondées sur le Code de l'environnement (art. 125-2) ont été prises. Elles sont déclinées dans des documents issus de la chaîne des responsables, préfet,

maire, tels le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) qui sert de base au dossier d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM) au plan communal de sauvegarde (PCS). Ces dossiers sont consultables en mairie ainsi que sur les sites Internet des préfetures et sont remis à jour afin de permettre à chacun de disposer en permanence d'une information actualisée. Chacun peut prendre connaissance des risques majeurs concernant son département. <http://www.risques.gouv.fr/risques-majeurs/identifier-les-risques-pres-de-chez-vous/departement>. Par exemple, en Seine-et-Marne, feu de forêt, inondation, mouvement de terrain ou accident industriel, nucléaire, minier, rupture de barrage et transport de matières dangereuses.

Devant les projets du gouvernement concernant le Grand Paris et les vingt opérations d'intérêt national (OIN), dont celle du plateau de Saclay, FNE Île-de-France sera attentif à la qualité et à la disponibilité de l'information sur les risques liés à l'accueil de populations nouvelles et en grand nombre.

Christine GILLOIRE

Chargé de mission Risques industriels

Le DICRIM est un document réalisé par le maire et consultable en mairie. Son objectif est d'informer les habitants des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde mises en œuvre, des moyens d'alerte en cas de risque. Il indique les consignes de sécurité individuelles à respecter qui sont affichées et font l'objet d'une campagne d'information organisée par le maire et à laquelle sont associés certains propriétaires. Près de 15 000 communes sont obligées de réaliser un DICRIM.

Exemple : DICRIM de Créteil consultable sur <http://www.ville-creteil.fr/PDF/PDF-vm/DICRIM-Creteil-edition-2014.pdf>

Le PCS a été institué par la loi de modernisation de la sécurité civile de 2004, art. 13. La prise en compte d'événements catastrophiques survenus ces dernières années a incité le législateur à renforcer le droit à l'information du public et l'obligation par les communes soumises à risques de mettre en place une organisation particulière en cas de crise. Il s'agit de préparer la commune à faire face aux situations d'urgence.

32 Ans

DE MÉTAMORPHOSE



A- Première version octobre 1983

B- Le numéro 1
Renouveau janvier 1998 - 4 pages

C- Le numéro 18 octobre 1999
Numéro plus étoffé - 12 pages- 12 pages

D- Le numéro 37 septembre 2001
Nouvelle maquette sur papier blanc - 16 pages

E- Le numéro 71 janvier 2005,
Nouvelle présentation "un bandeau titre
Liaison Ile-de-France Environnement" - 20 pages

F- Le numéro 117 septembre 2009
La couleur agrémenta 12 pages
et les illustrations parsèment les 20 pages

G- Le numéro 168 septembre 2015
Nouvelle métamorphose plus attractive



LiAison

Édité par FNE Ile-de-France Association régionale agréée à l'environnement
Publié avec le concours du Conseil régional d'Ile-de-France

Directrice de publication : D. Duval - **Comité de rédaction :** G. Cadic, B. Chartrain, Y. Epstein, V. Ilié, C. Gilloire, C. Giobellina, P. Latka, M. Martin-Dupray, J-C. Parisot, M. Riottot, D.Védy, C. Weiss - **Réalisation graphique :** Yak 11
Siège social : 2, rue du Dessous des Berges 75013 PARIS 01 45 82 42 34

ISSN 0994
Dépôt légal : Octobre 2015
Imprimé par Imprimerie Chevillon
26 Bid Kennedy, BP 136- 89101 SENS
Imprimé sur papier PEFC

liaison@fne-idf.fr www.fne-idf.fr



@FneIDF

Prix de vente du numéro : 5 euros