

Liaison

**BILAN DU SDRIF 2013 - 2030
UN DÉSASTRE ANNONCÉ !**

DOSSIER

**LES 5^{es} RENCONTRES
DE FNE ILE-DE-FRANCE**

© Adobe Imagestock

© Marcin Polak





© Crédit IDF Mobilités

ENQUÊTE GÉNÉRALE TRANSPORT 2020

UN REcul DE LA VOITURE

Elle consiste à interroger près de 3 000 ménages franciliens effectuant 28 000 déplacements par jour en semaine. Elle se déroule depuis 1976 à peu près tous les dix ans. Par rapport à 2010, pour la première fois, il y a un net fléchissement des déplacements en voiture individuelle à Paris (-170 000 v/j), en petite couronne (-490 000 v/j), mais seulement -1 % en grande couronne. Si la marche reste le déplacement le plus important (17,2 millions de trajets/j), les transports en commun augmentent de +13 %, le vélo de +29 % ainsi que la trottinette...

Ce changement prometteur est à tempérer par les nombreuses mobilités non prises en compte par l'enquête : celles du week-end, des livraisons de marchandises, des touristes, VTC, taxis... La publication finale nous permettra une analyse plus fine.

GRANDE AVANCÉE

DANS LA SAUVEGARDE DE LA BUTTE ROUGE (92)

Par un courrier du 14 novembre, deux préfets (Région et Hauts-de-Seine) nous apprennent que le projet actuel de destruction/reconstruction doit être reconsidéré. Le ministère de la Culture ainsi que les services de l'État vont travailler avec le territoire Vallée Sud Grand Paris à un autre projet. Une étude préalable au classement de certains bâtiments de la cité-jardin en site patrimonial remarquable va être lancée et financée par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine.

C'est un bon début, mais la vigilance reste de mise car, le même jour, le maire annonçait qu'il allait déposer les permis de démolir certains immeubles, considérant qu'il avait perdu assez de temps.



© Barbara GÜTIGAS

LES ÉTANGS ET RIGOLES DU ROI SOLEIL BIENTÔT COURONNÉS !



© SWINGER

La création d'une réserve naturelle nationale au nord de Rambouillet était dans les cartons depuis les années 70. Elle va enfin voir le jour. Elle englobe une partie des étangs et rigoles qui servaient à l'origine à alimenter les eaux du château de Versailles et qui constituent encore aujourd'hui une unité hydraulique indissociable, de l'étang de la Tour à l'étang de Saint-Quentin. Avec ses 310 hectares, elle offrira une continuité écologique avec les autres aires protégées d'Ile-de-France et sera la deuxième plus grande réserve de la Région.

Pour le Cerf (Centre d'études de Rambouillet et de sa forêt) qui défend cette idée depuis trente ans, cette création est une avancée majeure permettant de se donner les moyens d'une protection efficace et durable des étangs et rigoles, par la mise en place d'un plan de gestion adapté et d'un règlement des usages compatibles avec la conservation des richesses naturelles.

PONT ROUTIER SUR LA SEINE LE DÉPARTEMENT MAINTIEN SON PROJET



© 94.citoyens.com

Le 2 octobre, l'assemblée départementale devait se prononcer sur le bilan de la concertation qui s'est tenue entre le 15 mai et le 5 juillet. Elle a décidé de rester sur le projet tel qu'il avait été identifié à l'origine, une seule solution proposée : un viaduc routier à Port Courcel entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine.

Pour Essonne Nature Environnement, la création d'un barreau de liaison entre des routes déjà saturées ne fera qu'amplifier un état des lieux alarmant.

En décidant de poursuivre un projet à contre-courant des politiques de transitions écologiques menées à l'échelle régionale et nationale, la majorité départementale s'obstine dans le choix d'un projet qui sème la discorde (voir *Liaison 188*).

Un projet qui devrait encore alimenter les débats pendant plusieurs années. En dehors des études complémentaires qui vont être lancées par le département, aucun calendrier n'est pour le moment prévu.

LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN SACRIFIÉS EN ILE-DE-FRANCE

Samedi 23 novembre 2019, nous nous sommes retrouvés aux 5^{es} rencontres associatives de FNE Ile-de-France durant laquelle j'ai accepté d'animer la table ronde consacrée à « La mobilité menacée, les transports du quotidien sacrifiés au profit du Grand Paris Express ». Inutile d'imaginer d'autres interventions que celles, nombreuses, exprimant la colère des participants vis-à-vis de la situation très dégradée de nos transports en commun.

Nous le savons, cette situation est liée, en grande partie, à l'augmentation constante des usagers utilisant, notamment, les RER. La saturation quasi quotidienne de nos axes routiers majeurs y est sans doute pour quelque chose. Nul doute d'ailleurs que cette augmentation est le fruit d'une urbanisation toujours galopante que nous combattons dans la plupart de nos communes.

Beaucoup de projets sont annoncés pour, soi-disant, améliorer la situation, mais les chiffres sont têtus, la plupart des études sérieuses montrent que si, l'ensemble de ces projets aboutissait, nos transports en commun seraient toujours saturés, car poursuivre l'urbanisation de la région avec 70 000 logements et 28 000 emplois supplémentaires par an, préconisés par le SDRIF de 2013, ne fera qu'aggraver la situation. En 2018, ce sont 80 000 logements qui ont été mis en chantier en Ile-de-France, 50 000 emplois créés. (Voir article de Jacqueline Lorthiois pages 22 et 23)

La révision du SDRIF s'impose à tous ! Ce document de planification est devenu inadapté aux enjeux actuels, avec une densification incontrôlée en grande couronne, une sur-densification injustifiée dans la zone centre, un déséquilibre de plus en plus marqué d'un territoire à l'autre et une transition énergétique mise à mal et devenue difficile à mettre en œuvre dans une telle situation. Notre environnement est gravement menacé sans oublier l'urgence d'agir contre le réchauffement climatique.

Une pause s'impose. Outre la nécessaire révision du SDRIF, le zéro artificialisation nette préconisé par la circulaire gouvernementale du 29 juillet dernier adressée aux préfets doit être dorénavant la règle et le transport du quotidien devenir la priorité. Par ailleurs l'urgence de reconstituer la DATAR est aussi un objectif à mettre en œuvre rapidement pour éviter que la France des villes ne soit plus en mesure de communiquer avec la France rurale.

Ces 5^{es} rencontres ont démontré que la convergence des forces associatives devient une nécessité absolue pour peser dans les décisions !



04 VIE ASSOCIATIVE

PARIS

- 05** Municipales 2020 :
« Paris n'est pas à vendre »

VAL-D'OISE

- 06** Abandon d'Europacity et après...
07 CARMA, une ambition agricole, rurale et métropolitaine d'avenir

ESSONNE

- 08** Abandon du TCSP sur la N20, la mobilité du quotidien de nouveau menacée

HAUTS-DE-SEINE

- 09** Ville-d'Avray : les étangs de Corot défigurés

DOSSIER

- 10** Les 5^{es} Rencontres
13 de FNE Ile-de-France

POLLUTION SONORE

- 14** A Toussus-le-Noble, une expérimentation acoustique en question
15 Le Plan de la prévention du bruit de la Métropole du Grand Paris

POLLUTION

- 16** Pesticides, principe de
17 précaution et carence de l'Etat

Sommaire

PAROLES À NOS PARTENAIRES

- 18** SNCF Réseau change sa manière d'entretenir ses talus ferroviaires

POINT DE VUE ASSOCIATIF

- 19** La SNCF coupe des arbres sur ses talus

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

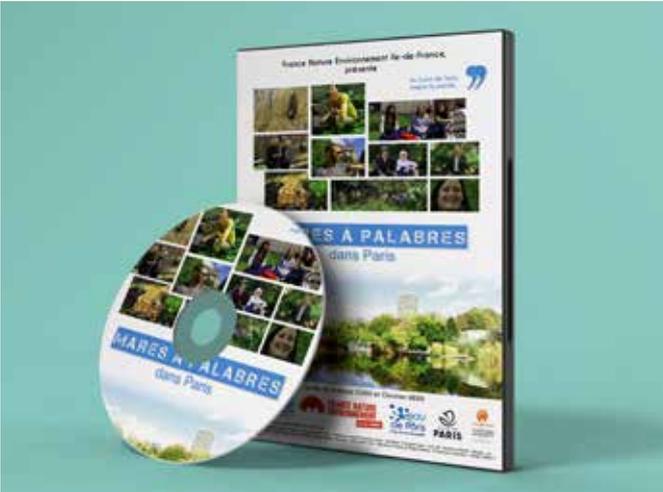
- 20** Piscine de Noisy-le-Sec, alibi des JO 2024
21 Non à la transformation de la gare du Nord en mégacentre commercial
22 Bilan du SDRIF 2013-2030, un désastre annoncé !

A LIRE

- 24** Une BD décapante

MARES À PALABRES EN DVD

Notre documentaire « Mares à palabres dans Paris » s'offre un nouveau format avec sa sortie en DVD !



Les auteurs, Christian Weiss et François Guieu, ont exploré pendant plusieurs saisons les mares de Paris et découvert la faune et la flore qui s'y développent. Leur documentaire « Mares à palabres dans Paris » invite à découvrir ces espaces de vie à travers la parole des citoyens et des professionnels.

Pensé en priorité pour le jeune public, le DVD propose, à la fois, une version courte de 26 min et la version originale de 48 min, plus adaptée au public adulte. Ces deux versions chapitrées sont accompagnées de 45 min de bonus, ciblées sur des sujets précis, par exemple « la nature en ville ».

FNE Ile-de-France met à disposition gratuitement 500 exemplaires pour les structures éducatives.

En outre, le DVD est accessible à tous à la vente pour 10€ au siège de notre association : 2 rue du Dessous-des-Berges, 75013 Paris.

PARIS

CAMPAGNE « LA RUE EST À NOUS »

Alternatiba Paris a lancé le 14 novembre, place de l'Hôtel-de-ville une campagne d'information et d'actions citoyennes pour alerter sur la pollution de l'air à Paris et dans le Grand Paris, pour préserver le climat, respirer un air sain, redonner du sens à l'espace public et favoriser l'accès de tou(te)s à la mobilité.

« La Rue est à nous » appelle les candidats aux prochaines élections municipales à prendre des engagements forts pour réduire à Paris la place des véhicules motorisés individuels dès 2020, première source de cette pollution, pour donner toute sa place aux modes de déplacement actifs et collectifs ainsi qu'à la végétalisation de l'espace public.

La campagne citoyenne « La Rue est à nous » est organisée par Alternatiba Paris, en partenariat avec France Nature Environnement Paris, les Amis de la Terre Paris, Rue de l'Avenir, Paris Sans Voiture, la Voie est libre, Respire et les associations cyclistes Mieux se déplacer à bicyclette et Vélorution Ile-de-France.

alternatiba.eu/paris/la-rue-est-a-nous/

© Jean-Denis Schubert



VERNEUIL-SUR-SEINE (78)

MOBILISATION CONTRE LA DÉVIATION DE LA RD154

À l'appel de l'association ADIV-Environnement, plus de 200 personnes se sont rassemblées le 16 novembre dernier à Verneuil-sur-Seine afin de protester contre le projet de déviation de la RD154. Une délégation de FNE Yvelines avait fait le déplacement pour les soutenir.

ADIV-Environnement s'oppose depuis de nombreuses années à ce projet de 5 km qui doit traverser la plaine agricole de Vernouillet et couper le bois de Verneuil en deux parties, en passant sur une zone humide. Le Conseil national de la protection de la nature (CNP) a d'ailleurs rendu un avis très défavorable sur le dossier de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

La population est maintenant majoritairement contre ce projet car elle considère qu'il est plus important de conserver les derniers espaces naturels et agricoles plutôt que de gagner quelques secondes sur un trajet en voiture.

ADIV-Environnement a montré que de simples aménagements de l'actuelle RD154 à travers les centres-villes de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet permettraient de réduire en partie les nuisances liées à la circulation automobile. L'association milite aussi pour le développement d'autres modes de déplacements en lien avec l'arrivée du RER EOLE. Après ce succès, l'association continuera d'informer la population sur les conséquences de ce projet au cours des mois prochains dans l'espoir qu'il soit définitivement abandonné.

ADIV-Environnement
adiv-environnement.org



MUNICIPALES 2020

« PARIS N'EST PAS À VENDRE »

FNE Paris a pris l'initiative, depuis le printemps dernier, de réunir des associations parisiennes et des collectifs pour porter des propositions concrètes et interpeller les candidat(e)s aux prochaines municipales. Premier sujet phare : la lutte contre la densification urbaine et pour la sauvegarde des espaces de nature.

Ensemble, les associations dénoncent une politique qui accroît les inégalités économiques, sociales et environnementales, et dont l'impact sur la santé publique est aujourd'hui confirmé par de nombreuses maladies chroniques.

L'hyperdensification de la ville se développe au détriment des espaces de nature et elle a un impact sur la création d'îlots de chaleur en ville : les projets de Bercy-Charenton (12^e) ou de Paris Nord-Est (18^e et 19^e) en sont une illustration.

Les projets de tours obsolètes et énergétivores se multiplient : tour Triangle (15^e), nouvelle tour et quartier Maine Montparnasse (14^e), tours de Bercy-Charenton (12^e), tours du projet « Nouvel R » sur Massena-Bruneseau (13^e).

S'appuyant sur le PLU modifié en 2016, la destruction d'espaces verts et arborés en cœur d'îlots privés ou sur des terrains de la RATP s'accélère : Netter Debergue, garage Picpus-Nation (12^e), îlots arborés 7 rue de Navarre et à l'École supérieure de physique chimie (5^e), terrain de sports Ménilmontant (11^e), Ecole Erlanger (16^e).

Les projets d'immeubles en bordure du boulevard périphérique représentent un véritable danger pour la santé des habitants : projets Mille Arbres et Multistrates dans le 17^e, projets Gare des mines-Chapelle dans le 18^e, talus du périphérique portes de Montreuil et de Vincennes.

Enfin, le projet de transformation de la gare du Nord en mégacentre commercial s'effectuerait au détriment des usagers des transports et au mépris du patrimoine architectural.

Les associations pointent partout la prise de pouvoir des fonds d'investissement sur le foncier parisien et de l'agglomération avec un prix moyen du mètre carré à Paris de plus de 10 000 € et des loyers extravagants.

Changer de modèle de développement

Pour interpeller les candidat(e)s, le consensus interassociatif se focalise sur des mesures concrètes :

► **Un moratoire sur les grands projets immobiliers et urbains (cités plus haut) qui tournent le dos aux défis environnementaux et climatiques.** Ils produisent un urbanisme dérogatoire et transfèrent la maîtrise d'ouvrage publique aux mains des investisseurs.

► **Une révision générale du règlement d'urbanisme parisien actuel** qui favorise une hyperdensification de Paris. Les opérations d'urbanisme sont aujourd'hui menées au coup par coup, par le biais d'appels à projets, sans vision d'ensemble métropolitaine.

► **Une sanctuarisation de tous les jardins en pleine terre, publics et privés, des espaces libres et de nature existants** (cœur d'îlots, ceinture verte, réservoirs d'eau, talus plantés du boulevard périphérique, jardin de la cité universitaire, etc.), des corridors de biodiversité et des bords de Seine.

► **Un plan ambitieux 2020-2045 de création de nouveaux espaces verts publics dans Paris** (jardins de proximité, promenades plantées et parcs urbains) de même ampleur qu'entre 1980 et 2005, soit 140 hectares.

► **Un plan d'urgence pour les quartiers du nord et de l'est parisien** qui accumulent difficultés sociales, scolaires, sécuritaires et environnementales.

► **Un encadrement parisien et national strict des loyers ainsi que des locations touristiques saisonnières** qui vident Paris de ses habitants.

► **La sanctuarisation du statut du parc social et la création de logements sociaux selon des règles de densification mesurée.**

Le travail se poursuit sur les questions de mobilités et de démocratie locale. Les sujets sont liés et doivent désormais être abordés aussi à l'échelle de l'agglomération du Grand Paris.



ASSOCIATIONS SIGNATAIRES

FNE Paris, Alternatives territoriales Paris et Métropole, Rue de l'avenir IDF, CAC Collectif des associations citoyennes, SPPEF, La Seine n'est pas à vendre, ASA PNE Paris 18^e, collectif Baron Leroy, Cavé Goutte d'Or 18^e, Sauvons notre Stade, Respiration Paris 15, ADA 13, ARBRES, les Amis de Bercy-Charenton 12^e, association Netter Debergue 12^e, Sauvons les arbres de l'îlot Navarre 5^e, Collectif contre la tour Triangle, Collectif Lachaise en action 11^e, ARBELV 5^e, Le 20^e Autrement, Collectif des Riverains Gare de Lyon Daumesnil, Exemplarité 14...



ABANDON D'EUROPACITY ET APRÈS ...

Depuis l'annonce du projet EuropaCity, en 2010, au fil des événements organisés par les associations du Collectif pour le triangle de Gonesse (CPTG), l'incompréhension et la mobilisation contre ce projet se sont amplifiées et étendues à toute l'Île-de-France et au-delà. *Liaison* s'en est fait régulièrement l'écho.

Ces dernières semaines, l'histoire de cette lutte contre EuropaCity, pour le triangle de Gonesse, s'est accélérée. Depuis son installation en 2017, le gouvernement a laissé faire, se contentant d'accompagner les procédures juridiques en cours. Dans le contexte du réchauffement climatique, des marches pour le climat, des accords de Paris, des rapports du GIEC..., cette attitude est devenue de plus en plus insoutenable.

En septembre, à la demande du président de la République, la ministre de la Transition écologique et solidaire, Elisabeth Borne, a organisé des réunions de travail avec les acteurs de ce projet. L'une d'elles a réuni le secrétaire national de FNE et les présidents du CPTG, de CARMA et de la Confédération des commerçants de France. Le 7 novembre, Emmanuel Macron a annoncé l'abandon d'EuropaCity le jugeant « daté et dépassé » et souhaitant « réfléchir à un projet alternatif plus vaste que le triangle de Gonesse ». Il en a confié « la mission » à Francis Rol-Tanguy, ancien directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme ».

Pour que l'éclaircie soit complète, il restait à obtenir au moins le report du chantier de la gare du triangle de Gonesse, annoncé pour fin novembre par la Société du Grand Paris et premier maillon de l'urbanisation du triangle. Le CPTG et ses soutiens préparaient la résistance lors de « zadimanches » organisées un week-end sur deux sur le triangle.

Le report de douze mois a été prononcé par le jugement du tribunal administratif de Montreuil, le 15 novembre.

Suite à la décision du gouvernement, la présidente de Région, Valérie Pécresse, a annoncé, le 21 novembre, un plan d'urgence pour le Val-d'Oise. Sans commenter ce plan d'urgence, nous retenons l'engagement de réaliser une étude des sols sur l'ensemble du triangle et la réimplantation d'une ou plusieurs exploitations horticoles dans le Val-d'Oise.

Après ces décisions et ces annonces, le CPTG ne crie pas VICTOIRE. Il reste à gagner la non-urbanisation du triangle de Gonesse. C'est possible ! EuropaCity n'était pas le premier projet d'urbanisation, plusieurs l'ont précédé (stade de France, circuit F1, stade Roland-Garros, Exposition universelle). Tous sont tombés dans l'oubli. Tous, comme EuropaCity, portaient en eux la division du territoire et la concurrence entre communes et départements.

Après EuropaCity, le triangle de Gonesse n'est plus ce qu'il était, il a acquis une notoriété, sa qualité agricole est reconnue. Le projet de transition écologique CARMA, né de la lutte contre EuropaCity, peut être un projet fédérateur des habitants, des associations, des acteurs économiques et des élus du territoire. C'est ce que nous ferons valoir durant la mission de Rol-Tanguy.

Bernard LOUP

Président de Val-d'Oise Environnement et du CPTG
nonaeuropacity.com

LA LIGNE 17 NORD EN SURSIS

Dans un jugement du 15 novembre, le tribunal administratif de Montreuil a constaté, à notre demande, que l'autorisation environnementale de la ligne 17 Nord était entachée d'une erreur manifeste d'appréciation en ce que la pérennité et la suffisance des mesures compensatoires n'était pas suffisamment démontrée (absence d'analyse quantitative des gains de biodiversité espérés). En outre, le TA a considéré que l'étude d'impact de la ligne 17 Nord était insuffisante quant à l'analyse des incidences cumulées du projet avec celui de la ZAC du triangle de Gonesse (qui incluait le projet EuropaCity).

Cependant, pour « sauver » la ligne 17, les juges du TA de Montreuil ont fait usages de nouveaux pouvoirs de régularisation offerts par le législateur (article L. 181-18 du Code de l'environnement, introduit par l'ordonnance du 26 janvier 2017), leur permettant, au lieu d'annuler une autorisation, de laisser un délai au bénéficiaire de l'autorisation pour la régulariser. En l'espèce, le juge suspend les travaux et laisse douze mois à la Société du Grand Paris pour réaliser une nouvelle étude d'impact et une enquête publique complémentaire.

Il est ainsi regrettable que les autorisations illégales soient de moins en moins censurées mais nous ne pouvons que nous féliciter de ce jugement qui gèle, de fait, la construction d'une gare en pleins champs desservant un projet « daté » et *a fortiori* annulé. C'est une nouvelle victoire pour les opposants à l'urbanisation du triangle de Gonesse.

Maxime COLIN

Chargé de mission juridique de FNE Île-de-France

CARMA, UNE AMBITION AGRICOLE, RURALE ET MÉTROPOLITAINE D'AVENIR

Un projet au service des habitants, qui s'appuie sur les perspectives prometteuses de l'agriculture péri-urbaine à l'échelle de l'Île-de-France.

Le projet CARMA a démarré fin 2016, à l'occasion de l'appel à projets « *Inventons la métropole du Grand Paris* », sur un site de 15 hectares situé à l'intérieur du triangle de Gonesse, dans le Val-d'Oise, à seulement 15 kilomètres du centre de Paris. Par la suite, il s'est développé sur les 670 hectares de terres agricoles du triangle de Gonesse en proposant la mise en place d'un cycle alimentaire sain et durable.

Les nécessités de la transition écologique ne peuvent se satisfaire d'un développement économique fondé sur la compétitivité et qui ne vise qu'à concentrer sur quelques pôles l'essentiel des activités et des offres de services.

Aujourd'hui, les projets de territoire doivent reposer sur la coopération territoriale et non sur la compétition.

C'est pour cela que CARMA propose de :

- repenser l'intégration de la nature et de l'agriculture dans le développement de la ville

La ville n'est pas seulement centripète ; elle fonctionne aussi de manière centrifuge, dans des allers-retours entre son centre et sa périphérie proche.

- construire la transition agricole vers un cycle alimentaire durable

L'ambition de CARMA, au-delà de la sauvegarde des terres agricoles, est de mettre en œuvre la transition des pratiques agricoles pour sortir de l'agriculture industrielle, énergivore et polluante.

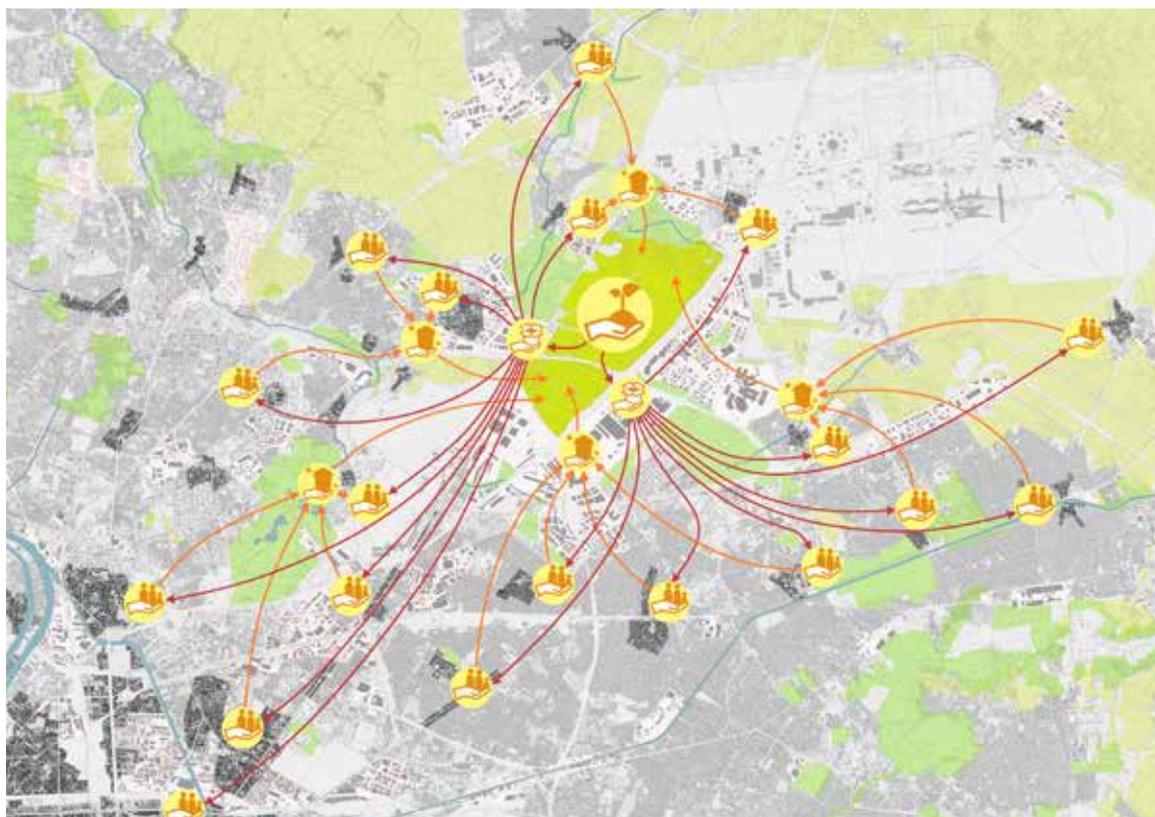
- **s'appuyer sur une démarche fondée sur l'économie circulaire** (agroécologie et alimentation) pour aller vers un projet global de transition écologique « juste », c'est-à-dire assumant des exigences sociales.

- mettre en pratique la démocratie locale et favoriser les initiatives des habitants

CARMA souhaite donner la parole aux habitants et aux forces vives du territoire, susciter des initiatives et promouvoir la formation à de nouveaux métiers riches de sens.

La frange urbaine nord de Paris ainsi transformée deviendra un véritable facteur d'attraction de la métropole, aussi bien pour ses habitants que pour ses visiteurs.

Luc BLANCHARD
Chargé de mission FNE Ile-de-France, Groupe MGP
carmapaysdefrance.com



© Carma



© ENE - Jean-Pierre Moulin

ABANDON DU TCSP SUR LA N 20

LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN DE NOUVEAU MENACÉE

Le 12 juin 2019, le vice-président en charge des transports de la Région Ile-de-France et maire d'Évry-Courcouronnes a annoncé l'abandon du transport en commun en site propre (TCSP) entre Arpajon et Massy. Ce projet était inscrit au plan directeur de la RN 20 et figurait, semble-t-il, dans le contrat de plan État/Région Ile-de-France 2015-2020. Seize maires ont signé un courrier le 18 juillet dernier, envoyé à la présidente de la Région Ile-de-France, pour dénoncer cette manœuvre qui constitue un frein à leurs ambitions immobilières. Très judicieusement d'ailleurs, ils profitent de l'occasion pour se couvrir vis-à-vis des nouveaux habitants alors même que ce projet de TCSP n'a jamais vraiment été une priorité d'Ile-de-France Mobilités.

Ainsi, ce sont 10 000 logements, au total, prévus dans l'agglomération de Cœur d'Essonne qui se trouvent menacés et qui resteront en attente d'un transport en commun... À l'exemple de la ZAC des Belles Vues qui créerait 1 000 logements en périphérie des communes d'Arpajon et d'Ollainville. Opération emblématique de ce qu'il faudrait éviter de faire dans un secteur très mal desservi par les transports en commun.

Rappelons que la RN 20 sur laquelle s'appuie ce projet est un axe saturé en quasi permanence du fait, notamment, de la prolifération des constructions de logements ces dernières années dans les communes irriguées par cet axe.

Comme souligné dans ce courrier des élus, l'avenir leur paraît bien sombre. Comment, en effet, justifier cette situation auprès des promoteurs immobiliers qui ont souvent pignon sur rue dans ces communes ?

Communes qui, d'ailleurs, ont trop souvent oublié les deux principes à suivre pour être qualifiées de ville à part entière : mixité des usages et mixité sociale.

Dans cette décision d'abandon du TCSP, tout est contradictoire. Comment assurer le transport du quotidien et comment faire face à la transition écologique que le dérèglement climatique nous rappelle à chaque instant ? Devant le tollé suscité, la Région Ile-de-France a tenté de répondre, sans convaincre, que le TCSP n'était pas abandonné !

Elle demande simplement de réétudier le projet pour en abaisser le coût. L'élaboration du SCOT (schéma de cohérence territoriale) de Cœur d'Essonne, dont l'enquête publique s'est déroulée courant octobre, pourrait être l'occasion d'imaginer un avenir meilleur pour ce territoire, en évitant de bâtir loin des gares du RER C, en protégeant les espaces agricoles et

forestiers avec « l'objectif zéro artificialisation », comme le recommande la circulaire gouvernementale parue le 29 juillet de cette année.

En attendant, proches de la capitale, de nouvelles gares voient le jour, parfois dans des espaces agricoles non urbanisés, un peu comme si la mobilité du quotidien était sacrifiée au profit du seul Grand Paris Express. Dans ces conditions, la grande couronne ne peut que continuer à s'appauvrir.

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

VILLE-D'AVRAY

LES ÉTANGS DE COROT DÉFIGURÉS

La commission départementale de la nature, des paysages et des sites des Hauts-de-Seine du 18 avril dernier a examiné le permis de réaliser des travaux de confortement des digues des étangs de Corot qui impacte fortement ce site exceptionnel de notre département.

Il faut tout d'abord observer que ces étangs, bordés par la forêt de Fausses-Reposes, sont classés depuis 1936 et enchantent depuis toujours les promeneurs par leur ambiance romantique, naturelle et sauvage, immortalisée par les tableaux du célèbre Jean-Baptiste Camille Corot. Des travaux de rénovation sont aujourd'hui nécessaires, mais ces étangs n'ont jamais été submergés depuis leur création, il y a trois cents ans. Aménagés sous Louis XIV pour pouvoir abonder les fontaines et jets d'eau du château de Saint-Cloud, les canalisations passent sous la commune de Ville-d'Avray. Les deux digues en pierre renforcées par du béton deviendront des « **barrages** » sans beauté.

Le ministère de la Culture est propriétaire des lieux et a décidé d'équiper les deux digues de déversoirs de sécurité, large chacun de 24 mètres pour un débit de pointe de 14,5 mètres cubes/seconde. Des passerelles métalliques seront installées sur chacune des digues et une quarantaine d'arbres seront abattus sans raison. Il faut ici préciser que les déversoirs actuels font six mètres de large. L'inspectrice des sites reconnaît elle-même dans son rapport que « *la création de ces nouveaux ouvrages va bouleverser l'image actuelle du site* ». Toutefois, le principe de précaution et les impératifs de sécurité passent avant toute considération de conservation du site « *pour la préservation des biens et des personnes* ».

Les travaux doivent en principe commencer cet hiver, mais il semble que leur financement pose quelques problèmes au ministère de la Culture. L'analyse qui précède a conduit l'Inspection générale des sites à proposer aux membres de la commission d'émettre un avis favorable au projet présenté car « *il s'inscrit dans le respect des motifs de classement du site en dépit des travaux lourds qui seront réalisés* ».

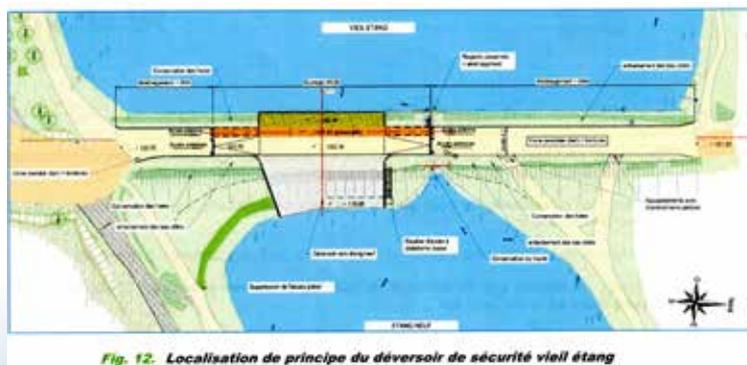


Fig. 12. Localisation de principe du déversoir de sécurité vieux étang

Les représentants de l'État, une dizaine de personnes, ont malgré tout donné un avis favorable tandis que les trois associations de défense de l'environnement, dont Environnement 92, ont voté contre.

Que tous ceux qui sont attachés à la beauté de ce lieu de notre département courent vite admirer un coucher de soleil sur les étangs de Corot avant qu'ils ne soient défigurés par les experts en « sécurité » du nouveau monde aseptisé.

Jean-Marie BLIN
Président de l'ADEVAM
Vice-Président d'Environnement 92



LES 5^{es} RENCONTRES DE FNE ILE-DE-FRANCE DES ASSOCIATIONS EN ACTION

Le samedi 23 novembre se sont déroulées à la Maison des acteurs du Paris durable les 5^{es} Rencontres de FNE Ile-de-France, sous le signe cette année, des actions et des dossiers prioritaires des associations de terrain.

UNE MATINÉE POUR RASSEMBLER



PAROLE AUX ASSOCIATIONS

La biodiversité des forêts, ça se mesure !

Chaville Environnement 92

Face au constat que nos forêts sont essentielles à la résilience des territoires urbains, Irène Nenner, présidente de Chaville Environnement, a présenté à l'assemblée un outil innovant d'évaluation de la biodiversité : l'IBP, indice de biodiversité potentielle. Arbres morts, cavité de tronc, trou de pic... l'IBP mesure la capacité d'une forêt à accueillir la faune et la flore ainsi que l'impact de la gestion forestière. Cet outil a été utilisé pour la première fois en Ile-de-France pour évaluer l'état de santé des forêts de Fausses-Reposes et de Meudon sur lesquelles sortira un rapport très prochainement.



Collecte des biodéchets sur les marchés

Environnement 93

Suite à la loi du 12 juillet 2010 sur les « gros producteurs », préconisant que les personnes qui produisent une quantité importante de biodéchets sont tenues d'en assurer le tri à la source en vue de leur valorisation organique, les associations Environnement 93 et ARIVEM travaillent ensemble, depuis janvier, pour sensibiliser les marchands des villes, de Noisy-le-Sec, Pantin, Pré-Saint-Gervais et Romainville à la collecte de leurs déchets alimentaires. Francis Redon, président d'Environnement 93, présente les résultats à Noisy-le-Sec : 9 tonnes de biodéchets collectés par mois, soit 630 m³ de biogaz (équivalent à la moitié de la consommation électrique moyenne annuelle d'un ménage français) !



10 000 logements à la recherche d'un transport en commun

Essonne Nature Environnement (91)

Cœur d'Essonne agglomération est composée de 19 communes s'étirant le long de la rivière Orge et de l'axe routier N20. La plupart de ces communes n'ont qu'une ambition : offrir des logements en misant sur un projet ancien de création d'un transport en commun en site propre situé justement sur cette N20. Malheureusement, ce projet vient d'être ajourné, voire abandonné, par Ile-de-France Mobilité. L'exemple de la ZAC des Belles Vues à Arpajon/Ollainville avec 1 000 logements ne peut aboutir dans ces conditions, malgré la volonté farouche des élus locaux de la voir sortir de terre au plus tard en 2024. Les associations locales, avec le soutien d'Essonne Nature Environnement, se battent pour éviter ce nouvel « Europacity », car ce sont 56 hectares de terres agricoles qui sont là aussi en voie de disparition.



Les citoyens face à l'artificialisation de leurs derniers espaces verts publics

Gentil'Ilot Vert (94)

« Nous sommes en 2019 après JC. Toute la Métropole du Grand Paris est occupée par les promoteurs ... Toute ?... Non un village peuplé d'irréductibles riverains résistent encore et toujours à l'artificialisation de leurs espaces verts... », ainsi commence l'intervention de Bertrand Ducos pour dévoiler leur projet d'Observatoire citoyen de la biodiversité ordinaire : un espace naturel de 600 m², véritable corridor écologique pour mieux respirer et offrir aux Gentilléens un espace de nature et de mixité sociale.



Halte au Monoply urbain à Paris

FNE Paris

Christine Nedelec, présidente de FNE Paris, jeune fédération de 2015, rappelle avec force la mission des associations : créer du sens face à des projets insensés, orchestrer les liens citoyens, associations et universités pour rendre possible ensemble le monde que nous voulons. Dans cette optique, FNE Paris a initié la dynamique associative « le Paris 2020 que nous voulons » : des propositions concrètes à l'adresse des candidats assortie d'une carte interactive pointant les sites à surveiller et ceux qui soulèvent une grande mobilisation.



Sensibilisation et éducation à la nature et à l'environnement

FNE Seine-et-Marne

Avec pour objectif d'apprendre à observer le monde qui nous entoure pour mieux le respecter et le protéger, le président de FNE Seine-et-Marne, Bernard Bruneau, présente les interventions que l'animatrice et les bénévoles proposent en milieu scolaire, extra-scolaire (centre de loisirs, sociaux, structures d'accueil de personnes en situation de handicap) et les différentes thématiques telles que la faune, la flore, l'eau et les déchets qui sont abordées pour le plaisir de tous. Sont également proposés lors de manifestations auprès du grand public des ateliers sur les éco-gestes, les déchets, la fabrication de mangeoires, nichoirs, gîtes à insectes et des ateliers à destination des familles, un dimanche après-midi par mois, afin de découvrir la nature en s'amusant, de créer des moments de partage entre parents et enfants.

Pour que l'air soit respirable et que le PNR du Vexin soit préservé

AVL3C (78)

L'association se bat pour la qualité de l'air le long de vallée de la Seine entre Mantes et Les Mureaux. Olivier Nillus explique que la cimenterie Calcia/Heidelberg de Gargenville pose un problème de santé publique majeur à cause de sa vétusté et de la pollution qu'elle engendre, elle fait partie des dix sites industriels les plus polluants d'IdF (poussières, oxydes d'azote, particules fines PM₁₀, PM_{2,5}...) et ce, dans une région très urbanisée, classée en zone sensible dans le plan de protection de l'atmosphère. Il dénonce le projet aberrant de l'industriel d'une nouvelle extension de carrière à Brueil-en-Vexin dans le PNR du Vexin français qui va à l'encontre de la volonté des élus, des associations, des syndicats agricoles et des habitants.



Triangle de Gonesse, le combat continue... et s'intensifie avec la lutte contre le T4

Val-d'Oise Environnement et ADVOCNAR

« L'objectif est l'abandon de l'urbanisation, c'est tout à fait possible. » C'est sur cette note positive que Bernard Loup introduit sa présentation, puisque non seulement le projet Eurocapacity a été abandonné, mais la construction de la ligne 17 a également été suspendue pendant un an. Rendez-vous est donc donné les 17 et 18 mai pour fêter ces bonnes nouvelles ! Mais la mobilisation continue pour la préservation des terres agricoles du triangle de Gonesse autour du projet CARMA qui propose une véritable alternative tournée vers l'économie circulaire.

Autre sujet prioritaire : le projet de terminal 4 à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle dont les nuisances s'étendent déjà sur six départements et concernent un million d'habitants. L'impact sur la santé des habitants (moins trois années de vie en bonne santé) et environnemental (+15 millions de tonnes de CO₂) d'un 4^e terminal rend le projet complètement incompatible avec les objectifs de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre.



UN APRÈS-MIDI POUR CONSTRUIRE

La session de l'après-midi intitulée « L'intelligence collective au service de l'action » a eu pour but de mutualiser les expériences

ATELIER 1

LUTTER CONTRE LA DENSIFICATION ET PRÉSERVER TERRES AGRICOLES ET ESPACES VERTS, VECTEURS DE BIODIVERSITÉ

Constat : Malgré les difficultés à mesurer correctement l'artificialisation, il est aujourd'hui sans conteste que la densification a atteint un seuil de saturation en Ile-de-France. Le SDRIF 2030 ne permet pas de respecter les engagements de la COP21 et les espaces de biodiversité ordinaire sont réduits à peau de chagrin.

LES AXES D'ACTION PRIORITAIRES

- **Revendiquer** la mise en cohérence des outils législatifs, à plus court terme exiger en particulier que le SDRIF 2030 soit aligné sur l'instruction du gouvernement aux préfets du 29 juillet et traduise le principe de zéro artificialisation nette du territoire.
- **S'assurer** du respect du SRCE (Schéma régional de cohérence écologique), des principes de 10 m² d'espaces verts par habitant, de 30 % d'espace de pleine terre pour toute nouvelle opération.
- **S'organiser** pour contester les documents d'urbanisme, créer une cellule juridique fédérale à cet effet et persévérer dans le conseil et la formation des associations.
- **Engager** des actions d'éducation du grand public spécialement sur le sujet biodiversité / artificialisation des sols.



ATELIER 2

NOUVELLES SOLUTIONS POUR PRÉVENIR ET LIMITER POLLUTIONS ET NUISANCES, POUR LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Constat : Les pollutions sont nombreuses et l'accélération de la dégradation de l'environnement est criante : air pollué par les particules fines à ultrafines, nuisances aériennes, dépôts sauvages, pollutions industrielles, pollution de l'eau... L'impact sur la santé exige d'aller plus vite et de prendre des mesures plus lourdes concernant les pollutions : eau, air et sols.

LES AXES D'ACTION PRIORITAIRES

- **Eau :** révision et suivi des SDAGE (schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux).
- **Air :** suivi de la ZFE (zone à faible émission) de la Métropole du Grand Paris, pose de capteurs dans plusieurs communes d'Ile-de-France pour un suivi et un accompagnement des collectivités.
- **Sol :** engager une cartographie des atteintes à la qualité des sols grâce à l'outil Sentinelles de la nature.
- **Utiliser** les outils informatiques et applications existants : Itiner'air, indice de la qualité de l'air Atmo, Sentinelles de la Nature.
- **Sensibiliser** le grand public aux problématiques de pollutions et aux outils existants.



des associations rassemblées pour définir ensemble les axes prioritaires de protection de l'environnement pour l'année à venir.

ATELIER 3

MOBILITE MENACÉE : LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN SACRIFIÉS AU PROFIT DU GRAND PARIS

Constat : le SDRIF (Schéma directeur de la Région Ile-de-France) est une véritable erreur de l'aménagement du territoire : aujourd'hui, un grand banlieusard perd sept ans de sa vie dans les transports ! Cette problématique des transports au niveau francilien est également à réfléchir au niveau national : il y a une nécessité de rééquilibrer le territoire national et de ne plus tout concentrer sur l'Ile-de-France.



LES AXES D'ACTION PRIORITAIRES

- La situation catastrophique des transports en commun en IDF nécessite une convergence des forces associatives pour peser dans les décisions prises, notamment par Ile-de-France Mobilités.
- La révision du SDRIF, totalement inadapté aux enjeux actuels : densification incontrôlée, transition énergétique mise à mal, déséquilibre toujours plus flagrant entre la zone centrale (MGP) et la grande couronne.
- Prise en compte immédiate de la circulaire du 29 juillet sur le « zéro artificialisation nette ».

FNE Ile-de-France tient à remercier tous les participants pour leurs contributions et leur bonne humeur qui ont permis de faire de cet événement un moment fédérateur et constructif !



LES OUTILS À (RE) DÉCOUVRIR

Les panneaux pédagogiques de BiodiverCités 78, tout savoir sur la biodiversité

De la biodiversité « générale » à la biodiversité spécifique de leur territoire, l'association BiodiverCités 78 a créé dix panneaux pédagogiques à la fois ludiques et scientifiques qui abordent des thèmes tels que : « Les branches mortes : des branches très vivantes », « Comment favoriser la biodiversité dans son jardin ? », « Fourqueux, la ville des fougères », « Le sol, un monde à lui tout seul ». A retrouver partout dans la ville de Fourqueux et sur le site internet www.biodivercites78.com



© BiodiverCités78

Sentinelles de la nature, une plateforme participative pour protéger l'environnement



Le projet Sentinelles de la nature est un projet fédéral du mouvement de France Nature Environnement destiné à toutes les personnes soucieuses de la protection de la nature et de l'environnement. Cette interface cartographique permet de localiser et de signaler sur le territoire des atteintes à l'environnement ou des initiatives qui lui sont favorables. Des fiches synthétiques et différents guides sur les enjeux et les démarches pouvant être mises en œuvre pour prévenir ou résorber les atteintes à l'environnement sont mis à disposition sur le site internet www.sentinellesdelanature.fr

« Mares à palabres dans Paris », le DVD enfin sorti !

À TOUSSUS-LE-NOBLE

UNE EXPÉRIMENTATION ACOUSTIQUE EN QUESTION

L'aéroport d'aviation légère de Toussus-le-Noble, un des berceaux mythiques de l'aviation en France, est situé à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de Paris, en plein milieu du territoire du « cluster » Paris-Saclay en continuel développement. Même si c'est un « petit » aéroport, les mouvements d'aéronefs y sont considérables, environ la moitié de ceux d'Orly, et concentrés les week-ends d'été. Au moment où, justement, tous les actifs de la technopole du plateau de Saclay qui habitent à proximité souhaitent, légitimement, profiter dans le calme des activités de plein air, de la nature et des jardins.

Les nuisances ressenties sont donc localement très importantes et récemment aggravées par un surcroît d'hélicoptères, particulièrement bruyants.

Les riverains, regroupés au sein de l'Alliance associative, ont obtenu, en 2011, avec l'aide d'élus locaux bien conscients de la situation, un premier résultat : un arrêté ministériel qui impose une plage de silence total, de 12 heures à 15 heures, les dimanches et jours fériés du 1^{er} avril au 30 septembre de chaque année.

Cette avancée étant loin de régler le problème et, pour aller plus loin, profitant de la classification acoustique CALIPSO récemment officialisée par le ministère des Transports, un nouvel arrêté a été obtenu le 20 mars dernier.

Ce nouvel arrêté officialise un accord passé l'année dernière avec les

usagers des avions les moins bruyants selon la classification CALIPSO : ces derniers pouvant, selon l'accord, déroger à la plage de silence tandis que les avions les plus bruyants, appelés selon la plupart des observateurs à disparaître à terme, subissent, eux, des restrictions de vol supplémentaires.

Point capital et innovant, ce nouvel arrêté prévoit d'expérimenter les nouvelles règles sur une saison et, selon le résultat obtenu, d'entériner, de modifier ou d'abroger l'arrêté.

La période d'expérimentation vient de se terminer le 30 septembre dernier. Les contrôles et mesures sont en cours de dépouillement par la Direction générale de l'aviation civile et Bruitparif, mais les remontées des riverains auprès de l'Alliance sont très négatives !

Pourquoi faut-il malheureusement considérer cette expérimentation comme un échec ?

On peut bien sûr suspecter le problème récurrent du non-respect des trajectoires réglementaires. Et pourquoi pas quelques survols sauvages des zones habitées sensibles par des usagers « pénalisés par le nouvel arrêté ».

Mais il est de plus en plus couramment admis que la « gêne sonore » et ses effets sur la santé sont mal évalués par le seul sonomètre.

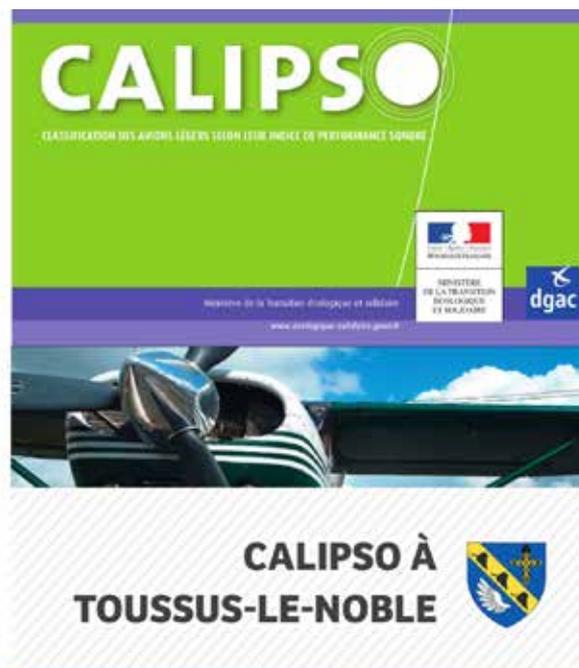
On ne peut s'empêcher de penser que la classification CALIPSO, élaborée par l'aviation civile en très étroite concertation avec les industriels de l'aviation légère, est elle-même à remettre en cause !

Claude CARSAC

Chargé de mission FNE Ile-de-France

LA SIGNIFICATION DES CLASSES

La référence est le niveau sonore d'une conversation à voix haute. L'avion qui produit un bruit supérieur est classé D et celui qui produit un bruit inférieur est classé C, B ou A. La catégorie A est réservée aux avions les plus silencieux. À noter que l'appartenance à une classe supérieure (e.g classe B par rapport à C) signifie que l'avion est moins bruyant et que la différence est perceptible.



© DR. DGAC

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT

DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

C'est le premier PPBE de la Métropole. Elle a réalisé ce plan à la demande de l'État, pour pallier les difficultés que les collectivités locales ont accumulées au regard des demandes de la directive européenne sur la réduction du bruit, qui date maintenant de dix-sept ans.

Ce plan de réduction des effets du bruit et de ses conséquences sur la santé humaine était en consultation publique jusqu'au 1er décembre inclus.

La pollution sonore et ses effets sur la santé

Liaison dans son numéro spécial de 2017, « *Le bruit en Ile-de-France* », décrit à la fois les différents bruits (routiers, ferrés, aériens, voisinages) auxquels sont soumis nos concitoyens et leurs conséquences sur la santé. Ils affectent les aspects cognitifs (retards scolaires accumulés par les enfants vivant dans un environnement sonore bruyant), mais aussi le sommeil des personnes et les pathologies cardiovasculaires liées à la réactivité de l'organisme lors de pics de bruits, même inférieur au seuil engendrant le réveil (augmentation de la tension artérielle et de la fréquence cardiaque).

Il s'appuie sur les études récentes de BruitParif qui recensent toutes les zones sonores des cent trente et une communes de la MGP et caractérisent les zones où les effets sonores sont importants tant par le niveau que par la multiplication des sources. Ce diagnostic a mis en évidence les zones les plus touchées, comme les grands axes de trafic pour le bruit routier, le long des voies ferrées ou la proximité des aéroports pour les bruits ferrés et aériens. 900 000 habitants vivent dans des zones où le bruit routier dépasse la norme, 300 000 sont touchés par le bruit ferré et 100 000 par l'aérien, soit 18 % de la population de la MGP.

Explosion des chiffres

Mais ces chiffres explosent si l'on retient les dernières préconisations de l'OMS qui abaisse fortement les limites admissibles où, dans ce cas, plus de 70 % de la population seraient touchés. En effet, les seuils admissibles pour le bruit routier passent de 68 dB (A) à 53 dB (A), pour le ferré de 73 à 54 dB (A) et l'aérien de 55 à 45 dB (A) ce qui est considérable en termes de réduction de pression sonore, mais aussi de personnes touchées par des bruits dégradant leur santé. Ainsi, on passerait de 1,35 million de personnes vivant au-dessus du seuil de bruit actuel à 5,3 millions pour le seuil OMS, soit 68 216 années de vie en bonne santé (DALY) perdues par an.

Enfin, n'étant pas gestionnaires de voiries ni de grands réseaux de transport, la MGP va agir en soutenant les différentes collectivités et réseaux de transport pour développer les mobilités douces, décarbonées, le report modal, la réduction de la place de la voiture et un soutien fort à la mise en place de la zone de faible émission.

Au total, le PPBE donne une excellente image des enjeux du bruit dans la MGP et propose des solutions très innovantes, mais pêche par une approche financière trop imprécise pour que l'on soit assuré que toutes les mesures pourront être mises en place.

Michel RIOTTOT
Président d'honneur de FNE Ile-de-France

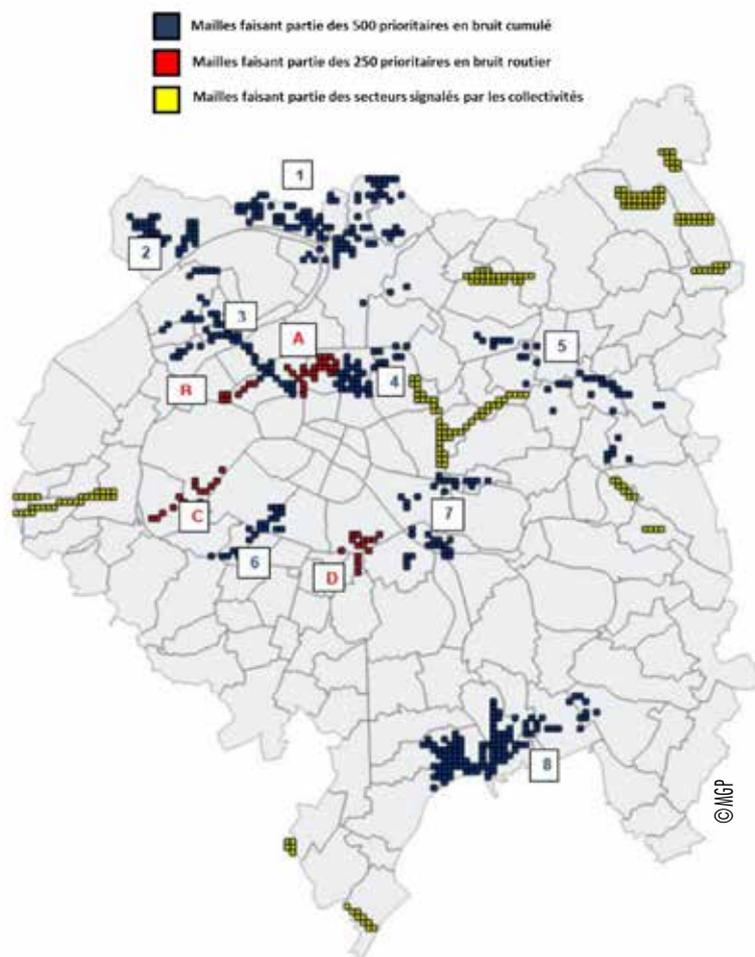


Figure 9 : cartes d'ensemble des secteurs à enjeux identifiés

Sources : Métropole du Grand Paris

Le plan décrit huit secteurs multi-exposés aux trois types de bruits des transports (routiers, ferrés, aériens) :

- 1 - Nord (Aubervilliers... Villetaneuse)
- 2 - Argenteuil
- 3 - Saint-Lazare
- 4 - Paris Nord-Est
- 5 - Est (Bobigny... Villemonble)
- 6 - Montparnasse
- 7 - Vincennes-Charenton
- 8 - Villeneuve-le-Roi

ainsi que quatre secteurs particulièrement affectés par le bruit routier :

- A - Paris-Nord-Ouest
- B - Maillot-Champerret
- C - Seine-Boulogne
- D - Porte d'Italie.

Ces secteurs sont classés comme prioritaires pour réduire le bruit (réduction du trafic, voies insonorisées, isolations ...).

PESTICIDES

PRINCIPE DE PRÉCAUTION ET CARENCE DE L'ÉTAT

Plus d'une centaine de maires a pris des arrêtés interdisant les pesticides à proximité des établissements accueillant un public vulnérable et les habitations. Ces arrêtés sont retoqués par des tribunaux administratifs frileux, mais le 8 novembre, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté la requête du préfet des Hauts-de-Seine concernant les arrêtés de Gennevilliers et de Sceaux, créant ainsi une jurisprudence favorable.

L'État a oublié son rôle premier : **protéger la santé des citoyens, agriculteurs compris**, et instrumentalise les avis de l'ANSES* pour justifier son inaction. Ainsi, l'agence, en 2014 comme en 2019, publie pratiquement le même paragraphe concernant l'exposition aux pesticides des personnes présentes et les résidents, selon le Règlement (UE) n° 284/2013 (7.2.2.1). « *S'il y a lieu, cette estimation (des effets) doit porter sur les effets cumulés et synergiques résultant de l'exposition à plus d'une substance active et aux composés toxicologiquement importants, y compris ceux présents dans le produit et dans le mélange extemporané. Cette évaluation, très complexe à mettre en œuvre, a fait l'objet de nombreux travaux au niveau européen sous l'égide de l'EFSA** et de la Commission européenne, travaux auxquels l'ANSES a activement participé. Toutefois, aucune méthodologie validée au niveau UE n'est actuellement disponible.* »

Ainsi, le problème ne serait pas tant l'exposition elle-même et ses conséquences sanitaires, attestées dans nombre de publications scientifiques, mais dans l'établissement de la bonne méthode de mesures des expositions qui nécessiterait plus de temps. Des résultats seraient attendus en 2021, soit

dix ans après la transposition en droit français du règlement 1109/2009 de l'UE et, pendant ce temps, toute mesure de protection de la santé est mise en suspens. **L'État semble plus prompt à défendre les intérêts des producteurs de risques que la santé de ceux qui les subissent !**

Les preuves de la toxicité des pesticides ne cessent de s'accumuler. Elles ont conduit des parlementaires à produire un rapport accablant, en 2018 : il y a « *suspicion d'effets sur le développement des neurones et des structures cérébrales chez l'humain conduisant à altérer des fonctions telles que l'apprentissage et la mémoire de l'adulte. Les effets pourraient être majorés chez l'enfant ou le fœtus ainsi que pour d'autres populations à risque (femme enceinte, personne âgée, personne malade...)* » Mais, comme d'habitude, il a été également relevé un manque de données spécifiques, tout en incriminant « *les pratiques de l'agriculture intensive* », au-delà de la santé, dans la baisse drastique des populations d'insectes ou d'oiseaux communs et la dégradation des sols ! Pourtant, la toxicité neuro-développementale, démontrée dans des dizaines d'études depuis 2011, semble mise de côté dans les expertises.



Dernier avatar, l'ANSES argumente que la distance de 150 mètres ne peut se justifier scientifiquement, alors que celle de 5 à 10 mètres le serait ! Essayons de préciser ce dont il s'agit. L'application par pulvérisation des pesticides implique une perte par ruissellement (dérive) ou par volatilisation du produit, variable et parfois dépassant les 50 %. Or, seule la perte consécutive à la dérive est prise en compte, d'où les dérisoires distances de 5 à 10 mètres, alors que des concentrations aériennes significatives sont détectées sur de longues distances, y compris sur les toits de Paris. Mais, ces dernières ne sont pas prises en compte faute de méthodologie soit disant adéquate. Comportement typique de l'État autruche ! Alors que le rapport parlementaire insistait sur « *la nécessité de réduire drastiquement l'usage des pesticides pour tender, aussi rapidement que possible, vers leur abandon* », il temporisait aussitôt : « *Le processus prendra du temps.* »

L'État incapable de réduire l'usage des produits phytosanitaires

L'État s'est engagé dans la réduction de 50 % de l'usage des pesticides en agriculture depuis 2008. Le plan Ecophyto 2 est venu se substituer à Ecophyto 1, issu du Grenelle, stoppé prématurément car la consommation des pesticides était toujours à la hausse en 2015-2016. Il en est de même de la loi Labbé, qui a imposé la suppression de l'usage des pesticides par les municipalités, en même temps que ces mêmes pesticides ont été retirés de la vente aux particuliers. La Mutualité sociale agricole (MSA) a inscrit dans son tableau des maladies professionnelles des pathologies neurodégénératives et certains cancers attribués à l'exposition aux pesticides. Mais cette intervention adopte la simple voie assurantielle, car la MSA ne mène aucune action de prévention, tout en reconnaissant que les pesticides pourraient être responsables d'environ 2 % des maladies des agriculteurs.

Le principe de précaution, un principe politique !

La solution existe, elle est inscrite dans le texte même du règlement européen. En effet, dans le paragraphe 4 de l'article 1 du règlement, on lit : « **Les dispositions du présent règlement se fondent sur le principe de précaution afin d'éviter que des substances actives ou des produits mis sur le marché ne portent atteinte à la santé humaine et animale ou à l'environnement. En particulier, les États membres ne sont pas empêchés d'appliquer le principe de précaution** »

lorsqu'il existe une incertitude scientifique quant aux risques concernant la santé humaine ou animale ou l'environnement que représentent les produits phytopharmaceutiques devant être autorisés sur leur territoire. » La loi a changé, mais les pratiques conservatrices en matière d'expertise persistent et justifient l'inaction en matière de mesures réglementaires, pourtant exigées par le règlement 1107/2009. Alors que le TA de Cergy-Pontoise reconnaît que la dangerosité des pesticides est suffisamment établie, demander toujours de nouvelles études ne serait-ce pas prendre les populations pour des cobayes ?

Le principe de précaution n'est pas de nature scientifique, mais politique, tout en pouvant être éclairé scientifiquement. C'est un jugement moral sur ce qui constituerait une exposition inacceptable, celle des enfants dont le développement nerveux et cognitif serait atteint, par exemple. Le courage politique conduirait à prendre des mesures drastiques, comme l'éloignement des zones de traitement par les pesticides par rapport aux lieux de présence de la population. Au lieu d'attendre les résultats de nouvelles études (des années de plus d'expositions), il conviendrait d'adopter des mesures protectrices et d'en évaluer l'efficacité. Nous disposons d'indicateurs, déjà testés, comme l'imprégnation des populations ou les mesures de la présence de pesticides dans les poussières domestiques.

Un soutien aux maires pour des zones non traitées

Nous sommes conscients des difficultés posées par ce type de mesures, y compris les impacts sur l'exploitation des surfaces agricoles utiles concernées. Mais, comment accorder une quelconque crédibilité aux décideurs qui font la promotion d'une consommation de produits bio dans les cantines scolaires, alors qu'ils refusent de limiter l'usage des pesticides et que la Région Ile-de-France est classée bonne dernière sur le territoire métropolitain avec, à peine, 22 000 ha de surface agricole utile en bio (exploitations en conversion comprises).

Face à toutes ces considérations, nous souhaitons affirmer notre soutien aux maires qui ont pris un arrêté créant des ZNT et engageons l'État à prendre ses responsabilités avec, comme priorité, la santé des citoyens, y compris des agriculteurs.

Yorghos REMVIKOS

Ancien chargé de mission santé de FNE Ile-de-France,
membre de Val-d'Oise Environnement

*ANSES : Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail.

**EFSA : European Food Safety Authority, « Autorité européenne de sécurité des aliments ».

Sceaux : première commune d'Ile-de-France à interdire les pesticides et le glyphosate sur l'ensemble de son territoire

De nombreuses études pointent du doigt les risques inhérents à l'utilisation du glyphosate classé comme cancérigène probable. Sceaux n'en utilise plus dans l'espace public depuis dix ans. Depuis le 1^{er} janvier 2019, les citoyens n'en ont plus le droit. Cependant, la loi Labbé 2014 permet aux copropriétés et aux entreprises privées d'en utiliser. C'est pour cette raison que le maire, Philippe Laurent, a signé le 20 mai 2019, un arrêté municipal interdisant ces substances. Le 8 novembre 2019, le juge des référés du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a rejeté la requête du préfet des Hauts-de-Seine visant à suspendre l'application de l'arrêté. Le juge permet au maire de maintenir son arrêté sur la ville car il n'y a aucun doute sérieux quant à la légalité de l'arrêté.

Florence PRESSON

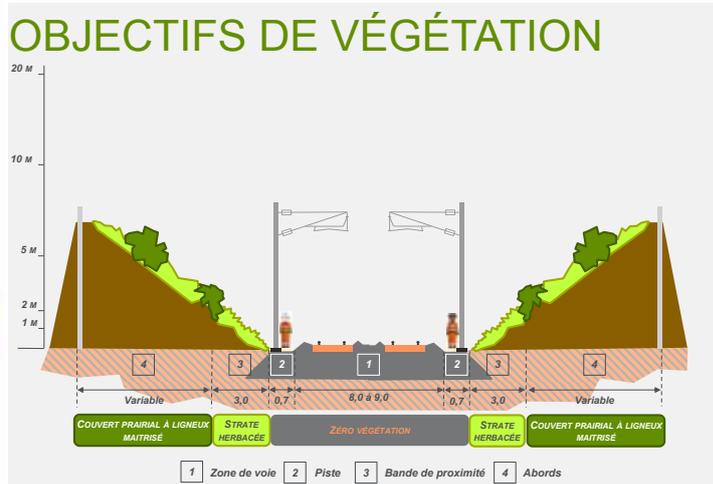
Adjointe au maire, déléguée à la Transition énergétique, numérique et à l'économie circulaire.

SNCF RÉSEAU CHANGE SA MANIÈRE D'ENTREtenir SES TALUS FERROVIAIRES

L'entreprise va progressivement changer les traitements permettant de sécuriser les voies, mais d'être aussi plus respectueux de l'environnement.



© Photo SNCF



La maîtrise de la végétation dans les emprises ferroviaires, voies ferrées et leurs abords est indispensable pour des impératifs de sécurité ferroviaire, sécurité des personnes (personnel et voyageurs), sécurité incendie, maintenance et conservation des infrastructures. Les incidents liés à la végétation ont des impacts directs sur la régularité des trains. Ainsi, en 2018, il a été constaté en temps perdus pour les usagers :

- chutes d'arbres et de branches : 241 jours
- patinages/enrayages de trains dus aux feuilles mortes : 641 heures
- incendies aux abords des voies : 700 heures.

En 2018, l'entretien de la végétation représentait une dépense d'environ 125 M€ dont 25 M€ pour le désherbage des voies par traitement phytosanitaire et 100 M€ pour l'entretien mécanique des abords.

Pour la sécurité des voies et pistes : zéro végétation

Les voies comprennent la zone occupée par les rails, les traverses et le ballast. L'enjeu majeur pour les voies est la tenue de leur géométrie. Les racines et plantes peuvent déformer ces voies et augmenter le risque de déraillement. Les pistes de sécurité sont les cheminements le long de la voie permettant la circulation du personnel, mais aussi les évacuations en cas d'incident. Il est indispensable que ce cheminement se fasse sans obstacle. Pour atteindre cet objectif zéro végétation, un traitement chimique annuel est effectué au printemps par train désherbeur. Ce traitement peut être complété d'un traitement automnal sur les zones de recolonisation par la végétation. Équipé d'un GPS, ces trains évitent les secteurs où sont présents cours d'eau et zones de captage et de non-traitement (ZNT). Par ailleurs, SNCF Réseau développe des solutions pour bannir tout traitement au glyphosate d'ici à 2021.

Entretien des abords des voies : promouvoir et maintenir une strate majoritairement herbacée

Ces dernières années, SNCF Réseau a basculé d'une maintenance corrective ou d'urgence vers une maintenance rai-

sonnée, planifiée, conjuguant mieux préservation de l'environnement et qualité des circulations. Une « remise à niveau » des abords des voies est nécessaire pour retrouver une végétation en équilibre avec les contraintes de sécurité. Celle-ci consiste en des opérations de coupes suivies par des interventions sur deux-trois ans visant à contrôler les recrus de ligneux ; soit par l'apport de débroussaillants pour dévitaliser souches ou repousses et en contrôle des espèces invasives ou envahissantes ; soit par des moyens mécaniques en zones protégées. Ces opérations de maintenance sont aujourd'hui de plus en plus encadrées (éviter des périodes de nidification, information des collectivités, etc.). L'objectif est de :

- revenir à une végétation prairiale sur la bande de proximité ;
- maintenir une végétation mixte, prairiale et ligneuse arbusculaire dans les abords.

Les prairies permanentes sont des refuges pour des espèces spécialistes que l'on ne trouve que dans ces milieux ouverts de moins en moins fréquents. Maintenir et développer une mosaïque d'habitats composée de strates herbacées variées est une chance pour le maintien de la biodiversité qui s'accorde tout à fait avec les impératifs de maintenance ferroviaire sur les abords.

Si les coupes d'arbres présents depuis longtemps dans le paysage et sous les fenêtres des riverains peuvent choquer, l'ensemble des travaux effectués a bien pour but de contribuer à la restauration de milieux prairiaux et de créer la transition vers une gestion douce de la végétation essentiellement mécanique et diminuant ainsi le recours aux produits phytosanitaires. Enfin, et de plus en plus, des conventions sont signées avec des tiers (associations, collectivités) permettant un entretien diversifié et écologique des abords : éco-pâturage, jardins partagés, friches arbustives. Des expérimentations comme l'ensemencement choisi sont également très prometteuses pour une gestion durable de la végétation des emprises ferroviaires.

Franck VAN DEN BERGHE
Direction générale Ile-de-France
SNCF Réseau

APRÈS DES ABATTAGES D'ARBRES

UN DIALOGUE ATTENDU

Les riverains des voies ferrées sont mécontents de la manière dont SNCF Réseau gère son domaine. Ils souhaitent qu'un dialogue constructif s'instaure avec l'entreprise.

La SNCF procède à grande échelle à l'abattage des arbres des talus le long du transilien L : 60 km de voies ferrées sont l'objet de coupes systématiques (voir photo ci-contre). Officiellement, la SNCF invoque des impératifs de sécurité ferroviaire, de sécurité des personnes (personnel et voyageurs), de sécurité incendie, de maintenance des infrastructures. Les riverains et les associations locales des villes traversées par cette voie ont protesté vigoureusement pour la raison suivante : un paysage désolé pour longtemps ; même si l'on replante, il faudra des dizaines d'années pour qu'un arbre retrouve sa taille initiale. Or, la SNCF ne re-végétalisera les talus qu'avec une strate herbacée.

Une arme contre la canicule disparaît : les arbres procurent de la fraîcheur aux habitants par le phénomène d'évapotranspiration via leur feuillage, ce qui est appréciable lors de canicules. Les perspectives du réchauffement climatique, d'après le GIEC et le Haut Conseil du climat français, vont vers un accroissement de température prévu pour 2100 qui n'est pas de 1,5 ou 2 °C mais plutôt de 3 à 4 °C, au vu des émissions réelles de gaz à effet de serre. On craint une fréquence accrue des épisodes de canicules.

Une atteinte à la biodiversité

Les arbres avec des essences diverses et le fait qu'ils hébergent une faune variée sont un trésor local qui disparaît. De plus, les coupes sont effectuées à diverses périodes de l'année, notamment pendant les mois de nidification des oiseaux.

Les talus sont une continuité écologique à préserver pour la zone dense de la région parisienne. La Métropole Grand Paris est saisie de cette question (via le SCOT métropolitain). À l'échelle locale, une démarche de concertation sur un document de gouvernance de la trame verte et bleue a abouti à l'élaboration d'une charte trame verte et bleue des plaines et coteaux de la Seine centrale urbaine. La SNCF fait partie des signataires !

Le traitement des voies ferrées par des herbicides contribue à la pollution des eaux souterraines. La SNCF est l'un des plus grands consommateurs français de glyphosate. Ces produits s'ajoutent aux pesticides utilisés par les autres acteurs franciliens.

Les raisons invoquées par la SNCF sont maintenant dépassées au vu des perspectives sombres de l'actualité climatique, de pertes de biodiversité et des risques pour la santé des Franciliens. Toutes ces questions sont autant de sujets qu'il faut aborder avec la SNCF.



© Philippe Clavelot



Le rapport 2019 sur l'environnement en France du ministère de la Transition écologique et solidaire évoque la contamination des eaux souterraines par les nitrates, les pesticides, les

métaux, les médicaments et autres perturbateurs endocriniens. S'agissant des pesticides en région de l'Île-de-France, leur taux dépasse 2 microgrammes par litre, soit une teneur bien au-dessus de la limite de 0,5 microgramme par litre fixée par l'arrêté du 11 janvier 2007.

Plus de la moitié des captages d'eau potable de notre région ont été abandonnés. L'usage des produits phytosanitaires affecte les rus et rivières enterrées (70 % des eaux souterraines) et menace la qualité des eaux souterraines en général et pas seulement les zones de captage.

Irène NENNER
Chaville Environnement et Environnement 92
chavilleenvironnement.free.fr / environnement92.fr

PISCINE DE NOISY-LE-SEC

L'ALIBI DES JO 2024

Les prochains jeux Olympiques ne seront une chance pour la Seine-Saint-Denis que s'ils bénéficient de manière durable aux territoires et aux populations locales. La construction de la piscine d'entraînement de Noisy-le-Sec, destinée aux équipes olympiques de water-polo, est la démonstration que l'intérêt général peut être rapidement dévoyé au bénéfice d'un programme immobilier, loin de l'excellence environnementale affichée par le comité d'organisation des JO.

Le nombre de piscines mises à disposition des habitants de Seine-Saint-Denis est bien faible par rapport à la moyenne des bassins de natation en Ile-de-France : 0,2 piscine pour 10 000 habitants contre 0,6 en Ile-de-France.

Le plan piscine lancé par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis vise à mettre fin à cette inégalité et l'organisation des JO 2024 peut être une opportunité exceptionnelle de développer le sport de proximité, en particulier la pratique de la natation.

Ainsi, le projet de piscine intercommunale du pont de Bondy devrait-il profiter à tous les habitants du territoire.

Cependant la version proposée ne correspond en rien aux objectifs affichés par le comité Paris 2024, ni pour l'excellence environnementale, ni pour l'héritage local.

Un projet immobilier démesuré et inadapté

Au projet de piscine d'entraînement a été associé un important programme immobilier : 201 logements, une rési-

dence de 172 appartements, un hôtel de 126 chambres et la réimplantation du magasin Décathlon. Le volume de ce programme est très loin de l'esprit des autres programmes en projet à ce jour pour les JO 2024.

En effet, pour le village olympique dont la SOLIDEO est maître d'ouvrage, c'est un quartier cohérent en termes de volumétrie, hauteur, densité et utilisation de matériaux à faible empreinte carbone qui est proposé.

Tandis que le projet du pont de Bondy intégrant la piscine et piloté par l'EPT Est Ensemble est à l'opposé de cette démarche : saisi par la folie des grands, il prévoit des tours de 60 mètres de hauteur !

Par ailleurs, la traversée du canal de l'Ourcq au pont de Bondy est bien connue pour sa congestion automobile permanente et la pollution de l'air qui en résulte.

Sa proximité avec les autoroutes A3 et A86 en fait un des sites les plus pollués de Seine-Saint-Denis, bien peu propice à la construction de logements ou résidences.

En outre, le choix du lieu pour implanter la piscine et ses dérivés est particulièrement catastrophique d'un point de vue paysager pour le canal de l'Ourcq. Ce dernier est réputé « Grand Paysage » en raison des perspectives qu'il offre pour tout un territoire ; les projets de tours au pont de Bondy détruiront pour toujours ce paysage et les alignements d'arbres qui font son « caractère ».

Enfin, le projet présenté est formellement en désaccord avec les enjeux exprimés dans le PLUI d'Est Ensemble dont l'enquête publique s'est terminée le 7 novembre dernier.

En dépit des grands objectifs vertueux attachés à l'héritage des JO 2024, le projet prévu, en dehors de la piscine qui profitera aux enfants des écoles de Bondy et de Noisy-le-Sec et à l'équipe de water-polo de Noisy-le-Sec, ne bénéficiera en aucune manière aux habitants du territoire.

Francis REDON
Président d'Environnement 93
environnement93.fr





NON À LA TRANSFORMATION DE LA GARE DU NORD EN MÉGACENTRE COMMERCIAL !

Après l'abandon par le gouvernement d'Europacity, c'est un autre projet aberrant, celui de la transformation de la gare du Nord, première gare d'Europe, qui mobilise les opposants : riverains, associations, usagers des transports et commerçants.

FNE Paris appuie ce mouvement et appelle à la vigilance et à l'action collective.

Pierre Dac le disait déjà avec la finesse qui le caractérise : « *Au train où vont les choses, les choses où vont les trains cesseront bientôt d'être des gares.* »

Il y a deux ans est apparu le projet pharaonique de transformation de la gare du Nord conçu par la SNCF et la filiale Ceetrus du groupe Auchan – cette même filiale qui était le moteur du projet Europacity.

Il confond modernisation nécessaire de la gare – en raison de l'augmentation du trafic – avec une opération de promotion immobilière et commerciale sans rapport immédiat avec la fonction initiale d'une gare et ses relations avec les quartiers environnants.

Estimé à 600 millions d'euros, le projet serait piloté par le biais d'une société d'économie mixte « à opération particulière » (SEMO) qui a choisi, pour le réaliser, le groupe Ceetrus détenant 64 % du capital. Sont prévus 50 000 m² de surfaces construites, dont un centre commercial de 20 000 m² et des bureaux, des équipements sportifs et de loisirs.

La SNCF a déposé le permis de construire en novembre, une enquête publique est ouverte du 20 novembre 2019 au 8 janvier 2020, en pleine trêve des confiseurs.

Une opposition des experts et de la société civile

Dès le début, ce projet a suscité de vives réactions des habitants des quartiers concernés, des associations et de certains candidats aux prochaines municipales.

L'affaire est enfin arrivée sur la place publique dans les médias mettant en évidence l'absurdité du projet : Patrick Braouzec, président de Plaine commune, déclarait : « *La gare du Nord, je n'achète pas* », une tribune d'architectes de renom a fait grand bruit dans *Le Monde* du 3 septembre.

Très coûteux, le projet est une grave erreur urbaine dans un quartier où d'autres projets, sur l'hôpital Lariboisière notamment, renforceront la densification et vont générer de fortes nuisances pendant une longue période de travaux.

C'est une offense pour les usagers des transports obligés d'allonger considérablement leur temps d'accès aux trains en traversant des espaces commerciaux qui concurrenceraient des commerces existants à Paris et en banlieue.

Inacceptable sur le plan architectural et patrimonial, le projet traduit aussi une accélération de la privatisation de nos biens communs.

Revenant sur sa position initiale, la Mairie de Paris a fait connaître, le 1^{er} octobre, haut et fort dans une tribune publiée dans *Le Monde* son opposition à ce projet que la SNCF souhaite livrer pour les JO de 2024.

Le préfet de Région Ile-de-France a mis d'accord la SNCF et la Ville de Paris : un groupe d'experts missionnés par la ville de Paris a remis des propositions d'amélioration du projet le 19 décembre.

Dès novembre, FNE Paris et nombre d'associations*, en lien avec les syndicats, se sont réunis pour faire valoir dans le cadre de l'enquête publique les critiques et les propositions de la société civile**. Un collectif est né : « Retrouvons le nord pour la gare du Nord ». À suivre !

Le Bureau de FNE Paris

*FNE Paris, Rue de l'Avenir, Comité des habitants gare du Nord-La Chapelle, Sites et Monuments, ASA Paris Nord-Est, Cavé Goutte d'Or, ADA 13, FNE Ile-de-France, Environnement 93 ...

** voir le site contact@retrouvonslenord.fr



© Pavel Lossevskiy/stock.adobe.com

BILAN DU SDRIF 2013 - 2030

UN DÉSASTRE ANNONCÉ !

Le schéma directeur de l'Ile-de-France a fait l'objet d'une évaluation comme la loi lui impose tous les six ans.

Contrairement aux oppositions incrédules de 2013, les objectifs principaux ont été atteints : le nombre de logements construits a été dépassé (80 000/an au lieu de 70 000) et le nombre d'emplois créés a presque doublé (50 000/an au lieu de 28 000). Cette situation euphorise les pouvoirs publics qui souhaitent continuer sur la lancée.

FNE Ile-de-France tempère cet optimisme et dénonce deux dérives inquiétantes :

- la croissance démographique nationale se concentre sur sept métropoles, alors que le reste du territoire est en déclin.

Cette situation accroît le sentiment de déclassement de nos concitoyens et explique les mouvements populaires actuels.

- les inégalités sociales explosent en Ile-de-France : 19 communes sur 1 274 cumulent la moitié de l'emploi (voir carte). Les groupes immobiliers construisent massivement autour des futures gares du Grand Paris Express (GPE) faisant grimper les prix et rejetant à la périphérie les populations les plus

modestes. La grande couronne et les banlieues populaires sont délaissées et leurs habitants subissent la galère des transports du quotidien qui n'ont pas bénéficié de rénovation.

Un compromis entre deux visions opposées du SDRIF

La genèse du SDRIF a été longue de 2008 à 2013 en raison de l'affrontement de deux visions politiques.

Celle de l'Etat, portée par Nicolas Sarkozy et son ministre Christian Blanc, souhaitait faire de Paris une métropole attractive et « ville-monde » avec la loi Grand Paris et la réalisation du GPE, réseau en rocade reliant les grands « pôles d'excellence ».

Celle de la région et de Jean-Paul Huchon, moins ambitieuse mais plus proche des Franciliens, proposait un plan de rénovation des transports collectifs important et un projet de rocade « Arc Express » avec de nombreuses gares de desserte. Un compromis s'est établi avec la croissance du nombre de constructions de logements, d'emplois et la création d'un projet de transport collectif rapide avec 68 gares, au détriment d'une grande rénovation du réseau existant.

Bilan des orientations

Elles sont déclinées en trois grands piliers : relier et structurer, polariser et équilibrer, préserver et valoriser.

1/Relier et structurer

La mobilité a augmenté avec 43 millions de déplacements par jour, et s'accroissent chaque année de 300 000/jour. Aucune gare du GPE n'est ouverte, les difficultés techniques se succèdent et les coûts financiers explosent aussi, passant de 19 milliards d'euros à 35... alors que la situation des réseaux existants est devenue catastrophique avec une diminution du budget rénovation. Le RER A est la ligne la plus fréquentée du monde et sa rénovation trop tardive engendre des tensions insupportables pour les usagers.

Le GPE dont le but est de desservir rapidement les grands pôles d'emplois entre eux correspond mal aux besoins de déplacements des Franciliens (hormis la ligne 15) : les flux entre pôles d'emplois ne représentent que 3 % des besoins selon l'enquête globale transport de 2010.

Enfin, la spéculation immobilière autour des gares futures provoque le départ des populations modestes et génère l'étalement urbain qu'il fallait combattre.

2/ Polariser et équilibrer

Alors que la construction de logements et la création d'emplois ont largement dépassé les objectifs initiaux, les déséquilibres régionaux se sont accrus. La capitale se densifie en logements et emplois tout comme la petite couronne soit sur une zone de 7 millions d'habitants (MGP), reléguant les 5 autres millions de la grande couronne à la portion congrue, générant des déplacements insoutenables au regard des objectifs de la COP 21 de 2015, de diminution des gaz à effet de serre liés aux transports. Les gares du GPE représenteront une offre de déplacements mais non d'emplois aux riverains, puisque seules 19 communes franciliennes concentrent 50 % de l'emploi : Paris notamment ouest, La Défense élargie et les franges parisiennes de la petite couronne.

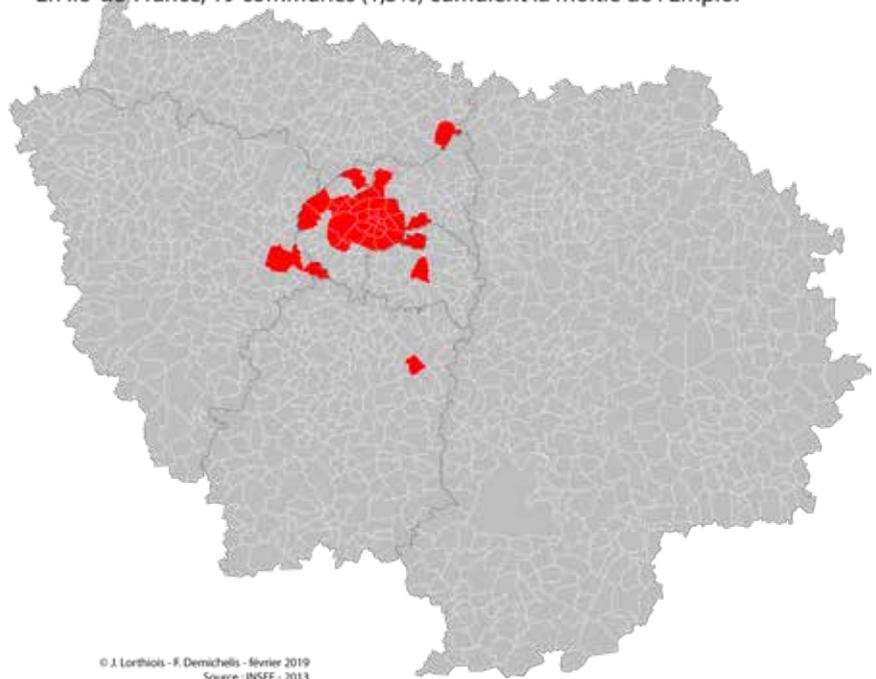
3/ Préserver et valoriser

C'est le maillon le plus faible du SDRIF. Les « fronts urbains » fixant la limite entre les espaces bâtis et ouverts traduisent une intention louable mais ont entériné le sacrifice de nombreuses terres agricoles et d'espaces ouverts, au rythme de 1 500 ha /an selon l'Institut Paris Région. Il en est ainsi des zones emblématiques telles que le triangle de Gonesse, le plateau de Saclay, l'espace Sénart mais aussi des zones de dépôt des millions de tonnes de déchets du GPE (plus de 60 sites) et des zones de logistiques destinées à approvisionner les franciliens. Les protections des zones agricoles (ZAP) apparaissent d'une grande fragilité tout comme les espaces boisés classés (EBC) : il suffit d'une décision du conseil municipal, avec l'accord préfectoral pour modifier la destination des sols. La préservation des terres cultivées, mais aussi des forêts et espaces naturels est largement insuffisante et ne satisfait pas aux objectifs de ce troisième pilier.

Changeons de cap !

Le SDRIF 2013 avait comme volonté de développer une métropole de rayonnement mondial, au même titre que Shanghai, New York ou Tokyo. Mais les accords de Paris de 2015 réclament au contraire une capitale résiliente, sobre et adaptée aux enjeux climatiques... Ces objectifs sont loin d'être atteints, car il ne suffit pas de loger massivement une population attirée par la densité

En Ile-de-France, 19 communes (1,5%) cumulent la moitié de l'Emploi



Pour plus de détails www.metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express

d'emplois, créant ainsi un appel permanent dépeuplant les autres régions hexagonales.

Selon FNE Ile-de-France cette polarisation excessive repose sur une vision démodée de la « ville-monde » confondant taille et performance ce qui aggrave toutes les inégalités. Les deux canicules de l'été ont montré à quel point Paris et la zone dense étaient vulnérables avec des records de chaleur et de pollution de l'air insupportables. La résilience urbaine nécessite une réflexion d'ensemble alliant aménagement, santé, nature et une vision plus qualitative que quantitative...

Ce ne sont pas les toits végétalisés de Paris qui vont améliorer l'existant, mais bien davantage dans toute la zone urbanisée la rénovation thermique des passoires énergétiques, l'aération des villes en diminuant les rues canyons, la dés-imperméabilisation des sols en favorisant l'eau et la nature dans tous les quartiers, l'amélioration des transports collectifs de surface « zéro carbone » tout en évitant la fuite en avant d'un réseau express inadapté, la relocalisation des activités près de l'habitat, le télétravail...

La conclusion du bilan du SDRIF qui revient à dire « on a dépassé nos objectifs, continuons sur cette lancée » est une fausse bonne idée. Les piliers

du développement soutenable alliant l'économie, le social et l'environnement sont totalement déséquilibrés, au profit de la seule économie.

Albert Einstein disait « *Lorsqu'un problème nous résiste malgré d'énormes efforts de recherche, nous devons mettre en doute ses données premières. L'imagination est alors plus importante que la connaissance* ».

Les problèmes qui nous résistent sont là : en 2019, peut-on se contenter de constater la hausse des températures moyennes de + 4°C, une continuelle augmentation des gaz à effet de serre liée aux échanges de marchandises et transport des voyageurs ?

Notre région doit intégrer aussi dans ses bilans environnementaux tous les effets induits par le transfert de nos productions dans les pays à bas coûts de main d'œuvre et à législation laxiste sur l'environnement.

Toutes ces prises en compte doivent constituer les fils directeurs d'un SDRIF rénové.

Il est temps de mobiliser nos capacités créatrices pour inventer un avenir qui s'écarte résolument des schémas habituels.

Jacqueline LORTHIOIS
Urbaniste et socio économiste

UNE BD DÉCAPANTE

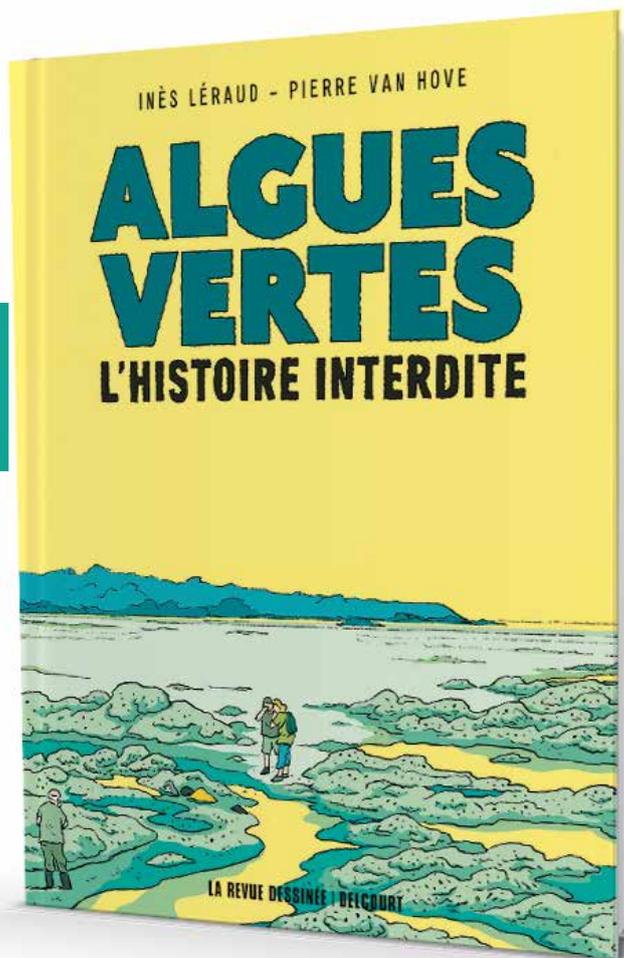
UNE LECTURE INDISPENSABLE

L'affaire des algues vertes sur le littoral breton est source de préoccupations depuis une bonne trentaine d'années. Parfois présentée comme une problématique environnementale, sa dimension santé publique a été systématiquement niée, cachée, sur la base d'arguments, partiels, biaisés, tendancieux, en tout cas difficiles à justifier.

Le développement économique (au profit de qui ?) a bon dos ! Mais, en connaissons-nous vraiment les origines et les coulisses de son déploiement ?

Loin d'un simple brûlot écologiste militant, cet ouvrage au format plaisant et efficace, remarquablement bien fouillé, nous donne à connaître une affaire exemplaire (pas tout à fait dans le bon sens), développée dans le sillon de la mise en place du modèle agricole productiviste, dès les années 1960.

En jetant la lumière sur des décisions passées, aux conséquences néfastes non assumées, il est révélateur de pratiques profondément ancrées, d'arrangements, de déni, de désinformation, voire de mensonge organisé, comme le montrent les nombreux documents reproduits à la fin de la publication.



Comment, dès lors, retrouver la confiance vis-à-vis de l'action publique ?

Que chacun la lise et se forge ses propres indignations.

D'ailleurs, le lecteur ne manquera pas de faire des parallèles, des rapprochements, avec d'autres affaires, mettant en œuvre des pratiques similaires.

Pour ma part, j'avoue qu'il a fallu interrompre la lecture, à plusieurs reprises, tant les poussées d'adrénaline provoquaient des crises de palpitations...

Yorghos REMVIKOS

Ancien chargé de mission santé de FNE Ile-de-France

Algues vertes : l'histoire interdite de Léraud Inès et Van Hove Pierre - Collection : La Revue dessinée - Delcourt, 19,99€



LiAison

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

Directeur de publication : Th. Hubert

Comité de rédaction : C. Duffour, C. Giobellina, P. Latka, M. Martin-Dupray, M. Riottot, A. Sauvey, D. Védy.

Réalisation graphique : Emmanuelle Caplier Graphiste

Siège social : 2, rue du Dessous-des-Berges 75013 PARIS - 01 45 82 42 34
ISSN 2431-7888 (imprimé) ISSN 2555-2546 (numérique)

Dépôt légal : décembre 2019

Imprimé par Imprimerie Chevillon
26 Bd Kennedy, BP 136- 89101 SENS
Imprimé sur papier PEFC



Prix de vente du numéro : 5 euros