

L'écocitoyen déchaîné

La démocratie ne consiste pas à mettre épisodiquement un bulletin dans une urne, à déléguer les pouvoirs à un ou plusieurs élus puis à se désintéresser, s'abstenir, se taire pendant cinq ans.

Elle est action continuelle du citoyen non seulement sur les affaires de l'Etat, mais sur celles de la région, de la commune, de la coopérative, de l'association, de la profession....

La démocratie n'est efficace que si elle existe partout et en tout temps.

Pierre Mendès-France

Sommaire

Beaucoup de bruit, pas pour rien !

RER D : l'isolement délibéré des Vallées de la Seine et de l'Essonne est inacceptable

Impacts sanitaires du bruit des transports en région parisienne

Panneaux publicitaires : une idée pas si lumineuse que cela !

La maîtrise de la publicité et des enseignes, « un enjeu du cadre de vie »

Droit de suite

Qui sommes-nous ?

Beaucoup de bruit, pas pour rien !

Les aventures de Fifi

Ce lundi de Pâques, Fifi ne travaillait pas et il s'était promis d'aller se promener en forêt de Rougeau. Un peu d'air moins pollué serait « meilleur » pour sa santé.

Il se rappelait que :

- Les particules fines tuent, chaque année, en France, prématurément plus de 42 000 personnes par an, en raison de maladies cardio-vasculaires ou pulmonaires ;
- Le transport routier est la principale source de pollution de l'air. La logistique et ses chapelets (normal pour un week-end de Pâques) de camions n'arrangeaient rien !

La forêt l'attendait, de vert vêtue, avec ses pointes de couleurs. Fleurs, papillons et oiseaux étaient au rendez-vous du printemps.

Fifi se sentait ragaillardi, prêt à recevoir « les cadeaux de la nature » comme disait son grand-père : le bruit du vent dans les feuilles, le chant des oiseaux, ... Fifi avait un certain penchant contemplatif.

En marchant, il tentait d'écouter le « silence » mais les avions passant au-dessus de lui à un rythme conséquent, parfois toutes les deux minutes, créant un bruit de fond permanent, lui gênaient sa quête de bien-être.

Le silence n'était jamais au rendez-vous dans sa vie, la nuit, le bruit des trains l'obligeait à dormir les fenêtres fermées, au petit jour, les camions amplifiaient le concert des bruits d'une société qui perd ses valeurs. Il souriait de cette citation, dans Ruy Blas, de Victor Hugo : « La nuit, on pense mieux, la tête est moins pleine de bruit. ». Victor Hugo n'aurait pas habité à Grand Paris Sud, c'est sûr !

Non seulement, c'était souvent insupportable mais avait aussi des conséquences pour la santé.

Ainsi, une étude de Bruitparif, l'organisme chargé de mesurer les nuisances sonores, conclut que 107 766 années de vie en bonne santé sont perdues tous les ans en Ile-de-France à cause des nuisances sonores des transports.

Fifi, sur la carte de Bruitparif, constata qu'il perdait plus de 10 mois de vie en bonne santé et les habitants d'autres communes encore plus !

Milan Kundera, dans « L'insoutenable légèreté de l'être » écrit : « Le bruit a un avantage. On ne peut pas y entendre les mots. ». Ce sont les mots des élus que la population souhaiterait entendre. Leur silence et leur inaction seraient graves !

Fifi s'endormit malgré tout en souriant. Il imaginait une communauté d'agglomération développant les usines de fabrication de protection auditive pour équiper chaque habitant.

Ce serait un signal de reconnaissance : « Les boules, qui-est-ce ? ». Un habitant de Grand Paris Sud !

RER D : l'isolement délibéré des Vallées de la Seine et de l'Essonne est inacceptable

Depuis le 9 décembre 2018, les Vallées de la Seine et de l'Essonne ont perdu leur accès direct à Paris. Désormais, pour les voyageurs du RER D partant des gares de Ris-Orangis, Grand-Bourg, Evry Val de Seine, Moulin Galant, Mennecy, il faut effectuer une correspondance à Juvisy pour rejoindre Paris.

Face à cette régression historique proposée par la SNCF et décidée par Ile de France Mobilités (Valérie Péresse, président de la région et Stéphane Beaudet, son vice-

président aux transports), les citoyens, associations, mais aussi les communes d'Étiolles, Ris-Orangis et Soisy-sur Seine se sont mobilisés pour exprimer leur opposition et leur mécontentement. Des manifestations ont été organisées devant Ile de France Mobilités, la Préfecture de l'Essonne, la Mairie d'Evry, des recours en justice déposés, des réunions publiques tenues...

Dernière action en date, le dernier jour du Grand Débat National, un dernier débat « Spécial RER D » a été organisé par la commune de Soisy-sur-Seine, en présence de Michel Bisson, Président de notre communauté d'agglomération.

Les témoignages des usagers du RER ont été particulièrement touchants, ceux-ci ayant exprimé leur profonde lassitude de transport quotidiens pénibles et longs, et leur désespoir face à la situation insupportable à laquelle ils sont confrontés depuis la mise en œuvre de la correspondance à Juvisy.



Michel Bisson, Président de la communauté d'agglomération
lors de la réunion « Spécial RER D » organisée par la commune de Soisy-sur-Seine

Le président Michel Bisson n'est pas resté indifférent face à cette souffrance. S'il a exprimé la difficulté qu'il y a à fournir un service de qualité alors que les investissements n'ont pas été réalisés depuis des dizaines d'années et que le nombre de voyageurs est en hausse chaque année, et les choix difficiles qui en découlent, il a également souligné que le débranchement était inacceptable dans la durée et que des solutions devaient être trouvées pour l'avenir.

Ainsi, peut-être pourrons-nous compter sur le soutien de Grand Paris Sud pour demander le retour d'une liaison sans correspondance de nos gares à Paris.

Du côté des associations, la lutte continue, en demandant à ce que l'on nous rende nos trains pour Paris.

Impacts sanitaires du bruit des transports en région parisienne

Contexte

Bruitparif a publié en février 2019, une étude sur les conséquences sanitaires du bruit, en Ile-de-France. Cette étude couvre une population de 10 104 222 habitants.

Ses conséquences dépassent la simple gêne, même au-delà des impacts sur le système auditif. En effet, plusieurs effets extra-auditifs ont ainsi été identifiés : en particulier les perturbations du sommeil, les troubles cardio-vasculaires et la baisse des capacités d'apprentissage.

Bruitparif a évalué la morbidité liée au bruit des transports au sein de la zone francilienne, afin de disposer de données quantifiées, pour faire progresser la prise de conscience sur cet enjeu majeur de santé publique.

La morbidité d'une population se définit comme étant le nombre de personnes malades ou le nombre de cas de maladies dans une population déterminée, à un moment donné. Dans le présent contexte, l'évaluation est faite à partir des taux de gêne et de troubles du sommeil qui peuvent être estimés dans la population du fait de l'exposition au bruit des transports.

La méthodologie utilisée par Buitparif, est celle proposée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) fondée sur l'utilisation de l'indicateur synthétique : **années de vie en bonne santé perdues (DALY – Disability Adjusted Life Years)**. Cet indicateur repose principalement sur deux autres indicateurs : le **Lden**, indicateur du niveau de bruit global pendant une journée complète, et le **Ln**, niveau sonore de nuit, entre 22h et 6h.

Principaux résultats

Au sein de la zone dense francilienne, la population est fortement exposée au bruit des transports sur l'ensemble de la journée puisque près de **90% des habitants**, soit plus de 9 millions de personnes, sont exposés à des niveaux supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS.

La nuit, les niveaux sonores générés par les transports diminuent. Toutefois, près de 87% de la population vit encore dans un logement exposé à un niveau de bruit extérieur dépassant l'un des objectifs nocturnes de qualité fixés par l'OMS et 510 900 habitants (soit 5,1% de la population) sont même concernés par des niveaux nocturnes qui dépassent l'une des valeurs limites réglementaires (Lden ou Ln).

La Métropole du Grand Paris concentre l'essentiel des enjeux d'exposition au bruit des transports, toutes sources confondues, en dénombant 71% (Lden) et 74% (Ln) des personnes qui sont en situation de **dépassement des valeurs limites**.

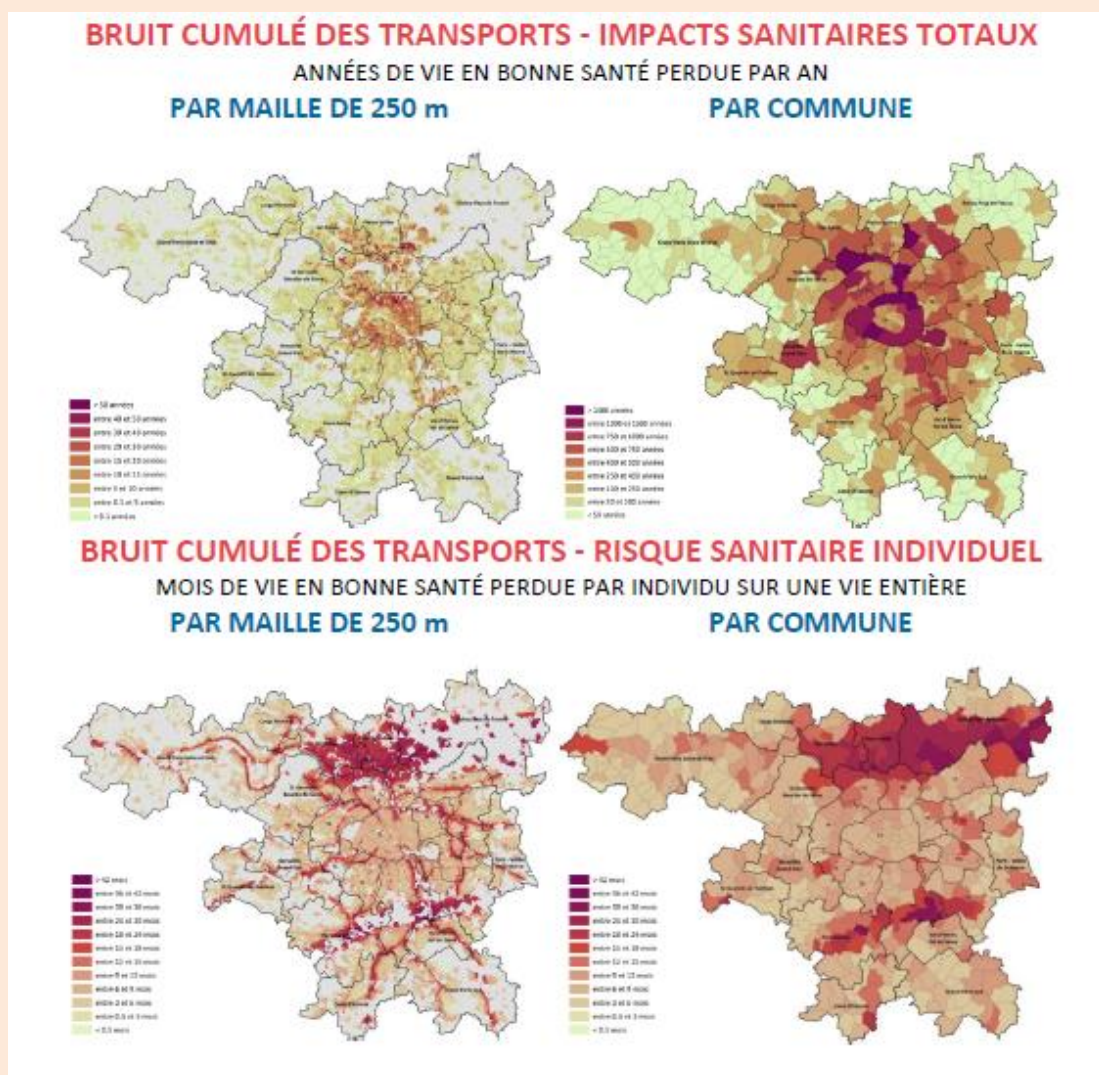
Hors Métropole du Grand Paris, ce sont les agglomérations fortement concernées par les nuisances aéroportuaires qui présentent les proportions les plus élevées de personnes en situation de dépassement des valeurs limites.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit des transports est responsable au total de **107 766 années de vie en bonne santé perdues chaque année (DALY)** au sein de la zone dense francilienne.

Représentant 65 607 DALY, le bruit routier est responsable de 61% de ces impacts sanitaires, suivi par le bruit ferré (23 440 DALY, 22%) et le bruit aérien (18 718 DALY, 17%).

La Métropole du Grand Paris concentre 63% de ces enjeux sanitaires, avec 68 216 DALY. Rapportées à l'individu, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de **10,7 mois de vie en bonne santé perdue**.

Les disparités territoriales sont toutefois très importantes avec des écarts relevés en matière de durée de vie en bonne santé perdue par habitant qui vont de 7,1 mois à 24,5 mois (soit un rapport 1 à 3,45) selon les territoires et agglomérations et de 2,6 mois à 38,1 mois (soit un rapport 1 à 14,65) selon les communes. Le risque individuel peut même atteindre voire dépasser les trois ans de vie en bonne santé perdue pour les communes qui conjuguent de fortes expositions aux nuisances sonores aéroportuaires à des expositions marquées aux nuisances générées par les transports terrestres. C'est le cas par exemple des villes de Compans (- 38,1 mois), d'Ablon-sur-Seine (- 37,8 mois) et de Villeneuve-le-Roi (- 34,3 mois).



Avec près de 108 000 années de vie en bonne santé perdues, **le bruit apparaît comme la deuxième cause de morbidité, derrière la pollution atmosphérique.** Ces estimations ont pu être comparées aux précédentes évaluations réalisées par Bruitparif. Les estimations ont été revues nettement à la hausse (passage de 75 000 en 2015, à 108 000 DALY en 2019, soit +43%). La perte de mois de vie en bonne santé au cours d'une vie entière s'élève désormais à - 10,7 contre - 7,3 dans l'estimation de 2015.

Le bruit routier

La Métropole du Grand Paris concentre l'essentiel des enjeux d'exposition au bruit routier, avec 86% et 91% des personnes qui sont en situation de dépassement des valeurs limites selon les indicateurs Lden (valeur limite de jour) et Ln (valeur limite de nuit).

Hors Métropole du Grand Paris, c'est la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc qui présente la proportion la plus élevée (12%) de personnes en situation de dépassement de la valeur limite en Lden.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit routier est responsable de 65 607 années de vie en bonne santé perdues chaque année au sein de la zone dense francilienne, réparties à parts à peu près égales entre les DALY liées à la gêne sonore (31 994, soit 49%) et les DALY liées aux perturbations du sommeil (33 613 DALY, soit 51%).

Rapportés à l'individu, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de 6,5 mois de vie en bonne santé perdues par habitant au cours d'une vie entière au sein de la zone dense francilienne.

Le bruit ferré

En Ile de France, environ 51 000 personnes, soit 0,5% de la population seraient en situation de dépassement d'une des valeurs limites réglementaires selon l'indicateur Lden (73 dB(A) pour les lignes conventionnelles et 68 dB(A) pour les lignes à grande vitesse).

Là encore, la Métropole du Grand Paris concentre la majorité des enjeux d'exposition au bruit ferré, avec de l'ordre de 62% des personnes qui sont en situation de dépassement des valeurs limites réglementaires.

Hors Métropole du Grand Paris, c'est la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise qui présente les proportions les plus élevées de personnes en situation de dépassement des valeurs limites en Lden (1,1%) et en Ln (1,8%).

En termes d'impacts sanitaires, le bruit ferré est responsable de 23 440 années de vie en bonne santé perdue chaque année au sein de la zone dense francilienne, réparties entre les DALY liées à la gêne (8 352 DALY, soit 36%) et les DALY liées aux perturbations du sommeil (15 088 DALY, soit 64%). La Métropole du Grand Paris concentre 59% de ces enjeux sanitaires.

Rapportées à l'individu, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de 2,3 mois de vie en bonne santé perdus du fait du bruit ferré par individu au cours d'une vie entière au sein de la zone dense francilienne.

Le bruit aérien

375 000 personnes, soit 3,7% de la population de la zone dense francilienne sont exposées à des niveaux de bruit dépassant la valeur limite réglementaire de 55 dB(A) selon l'indicateur Lden. Ceci représente de l'ordre de sept fois plus que pour le bruit ferroviaire pour le même indicateur. C'est toutefois le tiers environ du nombre de personnes exposées au-dessus de la valeur limite pour le bruit routier.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien est responsable de 18 718 années de vie en bonne santé perdue chaque année au sein de la zone dense francilienne, réparties entre les DALY liées à la gêne (6 491 DALY, 35% du total) et les DALY liées aux perturbations du sommeil (12 227 DALY, 65% du total).

Les nuisances cumulées de Paris-CDG et Paris-Le Bourget représentent 15 008 DALY soit 80% des DALY, contre 3 581 DALY soit 19% pour l'aéroport de Paris-Orly.

Rapportées à l'individu, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de 1,9 mois de vie en bonne santé perdue du fait du bruit aérien par individu au cours d'une vie entière au sein de la zone dense francilienne.

Grand Paris Sud

Grand Paris Sud, n'apparaît pas dans les valeurs limites enregistrées. La communauté est « épargnée » par le trafic aérien, sauf à Combs-la-Ville où l'impact reste très faible. Sans surprise, c'est la route qui génère la plupart des impacts, répartis sur pratiquement toutes les communes, suivi d'assez loin par le rail qui concerne principalement les villes qui ont une gare.

Avec 8,1 mois en bonne santé perdues en moyenne par habitant, Grand Paris Sud est inférieure 10,7 mois sur la moyenne francilienne. Seules 4 communes sénartaises sont proches, ou dépassent la moyenne : Cesson, Moissy-Cramayel, Combs-la-Ville et Savigny-le-Temple. Il faut rapprocher ces chiffres de la présence, en plus d'une gare, d'un parc logistique XXL sur le même territoire, avec une circulation de poids lourds en constante augmentation. Sans intervention de la part de nos décideurs, cette situation ne pourra qu'empirer.

Nos appels à un moratoire sur la logistique n'ont toujours pas été entendus...

Le rapport complet est disponible sur le site de Bruitparif :

<https://www.bruitparif.fr/impacts-sanitaires-du-bruit-des-transports-dans-la-zone-dense-francilienne/>

Panneaux publicitaires : une idée pas si lumineuse que cela !



Un nouveau gadget envahi nos routes départementales depuis quelques années : les écrans publicitaires numériques.

Un gaspillage énergétique

Energivore, un panneau publicitaire de 4m*3m consomme 3,36kwh¹ ce qui équivaut à la consommation en électricité d'une famille de 4 personnes. Alors que l'on demande aux ménages de réduire leurs besoins énergétiques, ces panneaux sont un non-sens écologique. Cela sans compter l'utilisation de matériaux nécessaires à leurs constructions extrait dans des conditions sociales et environnementales déplorables.

Un facteur de surcharge cognitive

Ces panneaux sont une source de pollution visuelle en saturant le paysage et notre œil d'images.

En effet l'être humain est attiré par le mouvement et ces écrans permettent de réaliser des publicités dynamiques sous forme de vidéos². C'est une source de danger à proximité des routes car ils distraient l'attention des automobilistes.

Il devient impossible d'échapper à ces publicités qui nous poussent à consommer toujours plus et donc à accroître notre empreinte environnementale.

¹ <http://www.outdoormedia.fr/product/Lumina>

² <https://www.youtube.com/watch?v=pLhujCDoJgI>



3

4La pollution lumineuse

La pollution lumineuse est le phénomène qui altère le cycle naturel jour/nuit. Ce phénomène est en constante évolution puisque la quantité de lumière émise la nuit à cru de 94% depuis les années 1990 et le nombre de points lumineux de 89%⁵. La pollution lumineuse affecte les organismes vivants et leurs



écosystèmes en voici quelques effets : fragmentation des territoires des espèces, renforcement de la vulnérabilité de certaines proies (insectes) en les rendant plus accessibles aux prédateurs, modification des voies de déplacement des oiseaux migrateurs, modification des rythmes biologiques des végétaux et des batraciens, modifications de la communication des amphibiens, augmentation de la mortalité des insectes.

Un problème de santé publique

Alors que des études⁶ ont montré que les écrans perturbent le développement du cerveau des enfants, et que le gouvernement⁷ étudie une loi pour limiter l'installation de nombreux écrans publicitaires dans l'espace et les transports publics paraissent à contrecourant et posent un problèmes de santé publique, en particulier chez les plus

³ <https://www.parisvox.info/2017/08/13/tribunal-administratif-de-paris/>

⁴ <https://www.alec27.fr/eclairage-sur-la-pollution-lumineuse/>

⁵ <http://www.espaces-naturels.info/pollution-lumineuse-et-biodiversite-enjeu-pour-ensemble-territoire>

⁶ The Lancet Child & Adolescent Health Volume 2, Issue 11, Novembre 2018, Pages 783-791, Associations between 24 hour movement behaviours and global cognition in US children: a cross-sectional observational study, Jeremy J Walsh, Joel D Barnes, Jameason D Cameron, Gary SGoldfield, Jean-Philippe Chaput, Katie EGunnell, Andrée-AnneLedoux, Roger LZemek, Mark S Tremblay.

⁷ http://www.senat.fr/espace_presse/actualites/201811/lutter_contre_lexposition_precoce_des_enfants_aux_ecrans.html

jeunes. Les écrans sont considérés comme dangereux en particulier pour les enfants de 0 à 4 ans avec un impact retardant leur développement.

Extinction des feux

Depuis le 30 janvier 2012, les publicités lumineuses doivent être éteintes entre 1 h et 6 h du matin dans les unités urbaines de moins de 800 000 habitants. Dans celles de plus de 800 000 habitants (c'est le cas à Sénart qui est dans l'unité urbaine de Paris), les modalités d'extinction sont prévues par le règlement local (RLP) de publicité. (Article R581-35 du CE)

Pourtant cette loi souvent reproduite dans les RLP ne s'applique pas :

- aux affiches éclairées par projection ou transparence sur le mobilier urbain (abris-bus, kiosque à journaux, colonne porte-affiches...),
- aux **publicités numériques** sur le mobilier urbain, à condition que les images soient fixes,
- aux publicités numériques de surface exceptionnelle (50 m² maximum).

Pour quels intérêts ?

Si l'on demande l'avis aux citoyens, ceux-ci sont contre l'installation de ces dispositifs, mais bien souvent l'intérêt des publicitaires primes.

Afin de résister à cette pression publicitaire, les décideurs politiques doivent prendre conscience de l'importance de cette nouvelle pollution visuelle pour la population. Lors des réunions publiques et des enquêtes publiques pour les révisions de règlements locaux de publicité, prenez la parole et manifestez votre opposition à cette publicité intrusive.



La maîtrise de la publicité et des enseignes, « un enjeu du cadre de vie »

Un sujet souvent oublié volontairement par les élus locaux ; en effet, source de revenus confortables, la publicité inonde bien souvent le bord des routes et la périphérie des zones commerciales, contribuant ainsi à l'enlaidissement de nos entrées de villes.

Pourtant la possibilité du toilettage de nos paysages existe, il faudrait tout simplement que ceux qui en ont le pouvoir utilisent les outils que la loi a mis à leur disposition.

Contexte de la loi

La publicité est-elle une pollution ?

Oui, les règles qui encadrent l'exercice de la publicité extérieure sont regroupées dans le titre VII du code de l'environnement au chapitre : « protection du cadre de vie ». Le législateur considère donc que la publicité est une nuisance, fut-elle visuelle.

Les articles L 581-1 à 45 et R 581-1 à 88 du code de l'environnement définissent donc dans quelles conditions la publicité extérieure et les enseignes peuvent être implantés dans l'espace public. La structure et la rédaction de ces textes sont issues d'une loi de 1979 qui a été remodelée par la loi du 12 juillet 2010. A noter que cette loi complexe est très mal appliquée de nos jours. La pression des professionnels de la publicité y est pour beaucoup...

Principales irrégularités constatées sur notre territoire



- Enseignes scellées au sol en surnombre

Article R 581-64 : « Les enseignes de plus de 1 mètre carré scellées au sol ou installées directement sur le sol sont limitées en nombre à un dispositif placé le long de chacune des voies ouvertes à la circulation publique bordant l'immeuble où est exercée l'activité signalée ».

Les infractions sur ce type d'enseignes sont extrêmement courantes dans nos communes avec, dans cette catégorie, les drapeaux, les panneaux sur pied, les totems, oriflammes, etc...

- **Publicité hors agglomération**

Article L 581-7 : « En dehors des lieux qualifiés d'agglomération par les règlements relatifs à la circulation routière, toute publicité est interdite ».

Ce sont les cas les plus fréquents responsable à eux seuls de la quasi-totalité des infractions relevées en notant que la notion d'agglomération est définie par le code de la route comme étant « *un espace sur lequel sont regroupés des immeubles bâtis rapprochés* »

Dans cette catégorie, on relève également nombre de mobiliers urbains alibis. Ceux-ci ne pouvant être implantés qu'en zone urbaine.

Dans cette même catégorie nous pouvons ajouter le cas des pré-enseignes qui devraient disparaître du paysage (loi du 13 juillet 2015). Il s'agit de ces panneaux de 1,5 m² plantés au bord des routes hors agglomération.

- **Publicité scellées au sol visible d'une voie hors agglomération**

Article R 581-331 : « *Les dispositifs publicitaires non lumineux, scellés au sol ou installés directement sur le sol sont interdits dans les agglomérations de moins de 10 000 habitants ne faisant pas partie d'une unité urbaine de plus de 100 000 habitants.*

Dans les autres agglomérations ces dispositifs sont interdits si les affiches qu'ils supportent sont visibles d'une autoroute ou d'une bretelle de raccordement à une autoroute ainsi que d'une route express, déviation ou voie publique situées hors agglomération ».

- **Publicité de part et d'autre des autoroutes et voies rapides**

Article R418-7 du code de la route : « *En agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et pré enseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites, de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 40 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. Toutefois, l'autorité investie du pouvoir de police peut les autoriser dans les limites et aux conditions qu'elle prescrit.*

Hors agglomération, la publicité et les enseignes publicitaires et pré enseignes visibles d'une autoroute ou d'une route express sont interdites de part et d'autre de celle-ci, sur une largeur de 200 mètres mesurée à partir du bord extérieur de chaque chaussée. *Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'installation de panneaux ayant pour objet de signaler, dans les conditions déterminées par les règlements sur la signalisation routière, la présence d'établissements répondant aux besoins des usagers.*

Dans ces cas de figures ce n'est pas à l'autorité compétente au nom du code de l'environnement d'intervenir mais à la police au titre du code de la route le long notamment de la francilienne N104. De même, tous dispositifs susceptibles d'affecter la sécurité des conducteurs peuvent être interdits suivant les dispositions des articles R

418-4 et R 412-6-2 du code de la route. Il en est ainsi des publicités lumineuses et éblouissantes.

En conclusion, nous ne pouvons que déplorer l'inefficacité des contrôles et des mesures d'accompagnement afin de mettre un terme à ces pollutions visuelles qui ont envahies peu à peu notre environnement. La France moche a encore de beaux jours devant elle !

Avec le soutien de l'association « Agir pour les paysages »

Droit de suite

Le bois de Bréviande (Vert-Saint-Denis) toujours !

**Après neuf mois d'attente, la Communauté d'agglomération sort de son silence !
Mieux vaut tard que jamais !**

Lu sur le site de Grand Paris Sud, 6 mai 2019

*Le président de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud et maire de Lieusaint, Michel Bisson, et les maires des communes seine-et-marnaises de Cesson, Combs-la-Ville, Moissy-Cramayel, Nandy, Réau, Savigny-le-Temple et Vert-Saint-Denis ont fait parvenir en date du 2 avril 2019 un courrier au Préfet de la Région Ile-de-France, à la présidente de la Région Ile-de-France, à la Préfète de Seine-et-Marne, au président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine et au président du Conseil départemental de Seine-et-Marne **concernant le projet de contournement de Melun.***

*Ils demandent à être **associés au processus d'études** prochainement relancé sur ce dossier et à ce que des solutions préservant le patrimoine environnemental, notamment le Bois de Bréviande, et le cadre de vie des habitants de l'agglomération Grand Paris Sud **SOIENT EXPLOREES.***

[Projet de contournement de Melun : texte et courriers](#)

Explorer : Chercher à examiner les différents aspects d'une question ; approfondir (source : larousse.fr)

Nous soutenons la démarche des explorateurs en espérant qu'ils ne se perdent dans la forêt des compromis !

Qui sommes-nous ?

Un collectif associatif, indépendant, ouvert à toutes associations agissant sur ce territoire et partageant nos objectifs (présentés dans la lettre n°1).

Les associations membres du collectif Grand Paris Sud Eco citoyen

ADE (Association de Défense de l'Environnement de Sénart et environs), ARNASSEN (Association pour la reconnaissance de Noisement...), C-E-E (Corbeil-Essonnes-Environnement), DDNA (Développement durable Notre avenir), EVRY Sud, EVRY Village, SEE (Soisy-Etiolles- Environnement)

Contact : gpsecocitoyen@gmail.com

<https://www.facebook.com/GPSE.idf/>