

Grand Paris Sud Ecocitoyen

# 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

Lettre d'informations, de réflexions et de propositions citoyennes

Numéro 9 - Octobre 2019

## Sommaire

**Fifi et l'homme qui croyait tout savoir**

**Partenariat Grand Paris Sud et WWF**

**Circulaire, il y a tout à revoir**

**Circulations douces, le plan Vélo de Grand Paris Sud (GPS)**

**Juste une mise au point...**

**En bref**

## Fifi et l'homme qui croyait tout savoir

Fifi aime l'été prendre le temps de lire la presse. Vers la mi-juillet, détendu, sur son balcon, assis au soleil, il feuillette un journal départemental et il est accroché par un titre : « *Seine-et-Marne. Problèmes dans les trains : « Les usagers ont eux-mêmes créé ce qu'ils vivent aujourd'hui »* ».

Comme il vit régulièrement des galères sur la ligne du RER D, il découvre que, finalement, il est responsable de ce qui lui arrive. En effet, un responsable politique déclare : « *Pour rappel, en 1994, ce sont les usagers du RER D qui ont demandé que les trains traversent Paris. Ils ont eux-mêmes créé ce qu'ils vivent aujourd'hui.* »

Fifi s'énerve, s'interrogeant sur ce personnage qui a des propos aussi pitoyables.

Il découvre, plein d'empathie, que ces propos doivent être liés à la surcharge de travail. En effet cet élu est, entre autres :

- Maire d'Évry-Courcouronnes ;
- Président de l'Association des Maires d'Ile-de-France ;
- Président délégué de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud ;
- Vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, chargé des Transports mobilités durables ;
- Au titre du Conseil régional, membre du Conseil et du bureau d'Ile-de-France Mobilités (avant Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et avant encore, Syndicat des Transports Parisiens (STP)
- ... /...

Mais Fifi est malgré tout encore énervé pour trois raisons :

- Il pense que quand on est élu, on devrait soutenir, quand elles vivent de grandes difficultés, les populations que l'on représente plutôt que de les stigmatiser ! Il trouve indécent le raisonnement : voici 25 ans que les usagers *auraient* demandé l'interconnexion créant le désordre actuel, « Générations nouvelles, souffrez pour ceux qui ont fait cette demande » !
- Il se dit que quand on est en responsabilité à Île de France Mobilités, on peut accéder aux archives et éviter ainsi de dire des bêtises. Dès 1976, le STP prend en considération le schéma de principe de la ligne D du RER qui relie Orry-la-Ville à la banlieue Sud-Est via Châtelet - Les Halles et Gare de Lyon. En 1989 le projet d'interconnexion de la ligne D est acté et l'interconnexion Nord/Sud-Est sera mise en service le 24 septembre 1995.
- Il voit chaque jour les programmes de logement fleurir et se souvient que les villes nouvelles ont attiré beaucoup de monde sans que le serpent de mer de la ligne RER D inquiète plus que cela les élu(e)s au moment où ils rêvaient toutes et tous de Lignes à Grande Vitesse au détriment des transports «du quotidien ». Il s'est laissé dire que certain(e)s en rêvaient toujours.

Fifi était finalement contrarié et perplexe.

Il pense, à propos de cet élu, à cette citation de Marcel Pagnol : « *Oui, l'habit ça flatte toujours ; et ce n'est pas moi qui suis élégant, c'est mon costume.* »

## Partenariat Grand Paris Sud et WWF

## Photos bien nettes et programme flou ?

Comme d'autres associations locales, notre collectif GPSE était invité le 24 juin dernier à assister à la signature de la convention entre l'agglomération Grand Paris Sud et l'Organisation Non Gouvernementale (ONG) Fonds mondial pour la nature (WWF), en

faveur de la transition écologique. Nous avons décidé de ne pas participer à cette séance de signature. Nous avons déjà exposé nos réserves sur le contenu de cette convention dans notre Lettre précédente n°8 de juin, qui trouvait son contenu bien maigre.

Le journal de Grand Paris Sud d'août présente cette convention, où la sympathique photo des signataires occupe autant de place que la présentation succincte de la convention elle-même.

Le communiqué de presse commun GPS/WWF du 25 juin annonce « la mise en place d'une instance territoriale représentative des différents acteurs du territoire qui informerait les politiques publiques de l'agglomération en matière de transition écologique ». L'agglomération a rejeté notre demande d'assises du développement durable, mais elle est prête à créer une nouvelle instance sur la même thématique, sans doute plus économique et moins chronophage que notre proposition...

Au passage, ce projet de nouvelle instance fait bien peu de cas du Conseil de Développement pourtant créé par l'agglomération, qui pourrait avantageusement remplir de bons offices semblables sur le sujet.

Dans ce même communiqué, les signataires assurent vouloir « Consolider une vision ambitieuse de la transition écologique et sociale, qui sera incarnée par le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) et le Contrat de Transition Écologique. Le WWF France contribuera au renforcement des objectifs prévus dans le PCAET ». De son côté, notre collectif a déjà exprimé ses réserves sur le contenu du PCAET de l'agglomération et le Contrat de transition écologique avec l'Etat, qui ne nous semblent pas assez à la hauteur des enjeux (cf. n° précédents de l'Ecocitoyen déchaîné). C'est sans doute la raison pour laquelle nous n'avons pas encore eu le plaisir d'être contactés par WWF, au moins pour un échange contradictoire de points de vue. Le Plan climat de l'agglomération, « Tu l'aimes ou tu la quitte ! », est-ce que veut l'agglomération ?

Certes, la critique est aisée et l'art est difficile. Raison de plus pour regarder les choses de près. De deux choses l'une,

- Soit il s'agit pour les deux parties, sous couvert d'accompagnement d'une politique publique donnée, de négocier une labélisation prestigieuse avantageuse pour les deux parties financièrement et en termes d'image. Alors nous aurions pu jouer le jeu et, comme d'autres associations, afficher fièrement sur notre page Facebook une belle photo en compagnie d'Isabelle Autissier, présidente de WWF.
- Soit il s'agit de tout autre chose qu'un affichage médiatique, une vraie démarche de construction d'une stratégie de transition pour l'agglomération, et alors nous sommes encore loin du compte, si cette initiative se limite au cadre étriqué du Plan climat de l'agglomération.

Votre préférence penche-t-elle pour le premier ou le deuxième terme de l'alternative ?

## Circulaire, il y a tout à revoir

Cela faisait longtemps que nous en rêvions, le 29 juillet 2019 le gouvernement l'a fait ! Les préfets se voient dorénavant chargés de contrôler plus fermement l'élaboration des documents d'urbanisme « Si le document approuvé (ScoT ou PLU, PLUi) devait aller à l'encontre d'une gestion économe de l'espace ou prévoir une densification insuffisante, vous mobiliserez tout l'éventail de leviers réglementaires à votre disposition (de l'avis défavorable jusqu'à la suspension du caractère exécutoire du document)\* ». ».

Il faut rappeler qu'après

- la LOF (Loi d'Orientation Foncière de 1967), qui produisit essentiellement des terrains à bâtir avec ses innombrables lotissements et grands ensembles périurbains ;
- la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain de 2000), tentative en partie ratée de rééquilibrage sur le plan de la mixité sociale ;
- la loi ALUR (Accès au Logement et Urbanisme Rénové de 2014) destinée, notamment, à encourager la densification des centres villes,

le constat est affligeant : la consommation d'espaces agricole, forestier ou naturel reste à un niveau très élevé (27 000 hectares chaque année ont été artificialisés entre 2006 et 2016).

Ce que les associations dénoncent depuis plus de 40 ans vient enfin de trouver une réponse qu'il faut espérer ferme pour l'avenir de nos territoires, et en particulier pour celui qui nous concerne : Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart. 23 communes actuellement livrées à elles-mêmes poursuivant le long chemin tracé depuis la création des 2 villes nouvelles d'Evry et de Sénart.

A noter qu'Evry est sortie du statut de ville nouvelle en 2001 et vient de connaître une modification majeure en 2019 en fusionnant avec Courcouronnes

Il y aurait toutefois beaucoup à dire sur la croissance excessivement désordonnée de cette commune nouvelle, comme d'ailleurs pour la plupart des communes qui composent Grand Paris Sud.

Pour les pessimistes, la situation est irréversible et le grignotage des espaces libres ainsi que la paupérisation se poursuivra malgré les dispositifs de la loi. Pour les optimistes, il était urgent que l'Etat reprenne la main, là où une grande partie des stratégies locales ne dépendait plus que de la pression immobilière liée au logement (plus rarement au secteur de l'emploi).

Une occasion unique vient de s'offrir à nous avec l'élaboration du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et devrait nous permettre de travailler avec les élus de nos communes pour imaginer le devenir de notre territoire. Long processus, dans lequel nous devrions être associés. Les étapes sont les suivantes : état des lieux, diagnostic, PADD (Plan d'aménagement et de développement durable) puis DOO, (Documents d'orientation et d'objectifs). C'est ce dernier document auquel il faudra le plus prêter attention. C'est le seul à être prescriptif, c'est-à-dire à s'imposer aux documents d'un rang inférieur (PLU et PLUi). Nous pourrions ainsi vérifier, en amont de l'élaboration ou de la révision des autres règlements, l'atteinte de « l'objectif zéro artificialisation » comme le recommande la circulaire gouvernementale, sujet de cet article. Il est fort probable que de nombreux élus locaux demanderont dérogations ou autres possibilités de sortir de cette contrainte. Vigilance ! La question qui reste actuellement en suspens est la suivante : à quel niveau la compétence urbanisme et logement doit-elle se situer pour remettre de la cohérence dans un territoire trop souvent livré aux seuls égoïsmes locaux ?

\* Instruction du Gouvernement en faveur d'une gestion économe de l'espace.

# Circulations douces

## Le plan vélo de Grand Paris Sud (GPS)

L'éco mobilité, ou mobilité durable, est une politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie.

La mobilité durable concerne tant l'urbanisme, les infrastructures et l'organisation du réseau de transport, que les applications technologiques ou encore la sensibilisation et l'éducation des populations.

L'éco mobilité repose donc sur l'application et le développement de principes d'organisation et de technologies qui favorisent les modes de déplacements alternatifs et doux (marche à pied, vélo), la relance du train (ce qui s'explique par la très bonne efficacité énergétique des transports sur rail) les transports en commun et la réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

### ***Plan Vélo de la Région Île-de-France***

La région a voté en mai 2017 son Plan vélo avec pour objectif de tripler les déplacements par ce mode de transport d'ici 2021. Les efforts d'investissement vont porter essentiellement sur la pratique au quotidien grâce à des aménagements adaptés (stationnement, renforcement du réseau cyclable, résorption des coupures urbaines...)

### ***Plan Vélo du Conseil Départemental de l'Essonne\****

Le Département de l'Essonne a voté le 28 mai 2018 le renouvellement de sa politique cyclable avec l'adoption d'un Plan vélo. L'objectif est de mieux prendre en compte l'ensemble des besoins, et notamment les besoins du quotidien pour développer l'usage du vélo comme mode de transport à part entière, en intégrant les données suivantes :

- un fort potentiel de développement du vélo en Essonne ;
- 78% des trajets des franciliens inférieurs à 5 km ;
- 2/3 des ménages essonniens possèdent au moins un vélo ;
- seul 1% des déplacements des essonniens effectués à vélo ;
- 155 km d'itinéraires cyclables départementaux déjà aménagés ;
- 280 places de stationnement créées dans les collèges publics ;
- 13 premières stations Véligo dans les gares (soit 586 places) ;
- le coût d'usage moyen d'un vélo est estimé à 14,5 cts / km ;
- la pratique modérée du vélo permet de dépenser une moyenne de 5 calories/minute.

« ...Tout en poursuivant les aménagements et la réhabilitation des grands itinéraires départementaux, y compris des itinéraires de loisirs et touristiques, la priorité de ce plan vélo est donnée aux déplacements de proximité en favorisant la desserte aux gares,

grands équipements départementaux et principaux pôles d'emploi et d'éducation ainsi qu'en améliorant la signalétique, la sécurisation et le stationnement. »

Le Plan vélo s'élève à 12 millions d'euros dont 8 pour le programme d'actions départemental et 4 pour accompagner les collectivités et les associations dans la réalisation de leurs projets cyclables.»

## **Plan Vélo de Grand Paris Sud**

Le Plan vélo de Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart a été adopté le 25 juin 2019.

Il va s'appuyer sur un budget de 15 millions d'euros pour la période 2020-2026.

Ses principaux objectifs : aménager des itinéraires cyclables pour le vélo du quotidien ; améliorer l'offre de stationnement vélo ; promouvoir et valoriser les itinéraires, sensibiliser à la pratique...

## **Données Grand Paris Sud**

La population 2016 de GPS est de 351 608 habitants répartis sur 23 communes.

Il y a 140 504 emplois dans GPS. 46 % des emplois sont occupés par les habitants de GPS.

Les modes de transport utilisés pour venir travailler dans GPS (réf. GPS en chiffres p 22/36) :

- marche à pied 5 %
- deux roues dont vélo 3 %
- transports en commun 19 %
- voiture, camion, fourgonnette 72 %

**Les transports dans GPS émettent 616 119 t éqCO<sub>2</sub>, soit 29% des émissions de gaz à effet de serre.**

## **Le réseau cyclable aujourd'hui**

« Il existe aujourd'hui environ 350 km d'aménagements cyclables sur le territoire, constitués de pistes, de bandes, de zones 30 ou encore de voies vertes. Des liaisons structurantes sont en cours de constitution dans le sens Nord/Sud sur la RN7 et dans la forêt de Sénart.

Néanmoins, le maillage reste à compléter. C'est l'un des objectifs du Plan Vélo en cours d'élaboration. Il conviendra notamment de :

- compléter les liaisons structurantes Est/Ouest ;
- constituer des continuités avec les agglomérations limitrophes ;
- sécuriser certains carrefours.

Le Plan Vélo proposera une stratégie déployée pour 6 ans et permettra d'encourager les déplacements des cyclistes au quotidien.

Pour ce faire, Grand Paris Sud et ses partenaires travaillent à l'amélioration de la performance du réseau cyclable (maillage, lisibilité, sécurité), à l'amélioration de l'offre de stationnement vélo, au développement des services à destination des cyclistes et à la promotion du réseau cyclable. »

## **Actions déterminantes à mener**

Ces trois plans ont le mérite d'exister. GPS a pratiqué une certaine concertation avec notamment la FCDE (Fédération des Circulations Douces en Essonne) et l'association ProVélo 91.

Cependant, ils ne constituent qu'une première étape dans la recherche de la réduction vitale de l'émission des GES (Gaz à Effet de Serre).

Les dispositifs adoptés à différents niveaux d'économie d'échelle (Etat / région IDF / département de l'Essonne) devraient être complémentaires avec ceux adoptés par GPS.

Cependant, en l'absence de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) et en attendant le Plan Climat Air Energie territorial (PCAET) non prescriptif et le SCOT prescriptif via le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), les communes ont un rôle fondamental à jouer qui ne dépend que de leur "bonne" volonté de prescripteur des documents d'urbanisme opposables.

## ***Dispositions impératives à prescrire dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux***

Nous demandons :

- de véritables schémas de circulations douces dans les 23 communes, structurés, continus, financés, respectant tous les usagers : piétons et en particulier les personnes en situation de handicap, cyclistes - ceux dits utilitaires -, utilisant leur bicyclette pour se rendre à leur travail ou à l'école ou faire leurs courses, promeneurs ou touristes à vélo.

Ce document pourrait être annexé au PLU afin de lui donner un caractère officiel, voire opposable.

- que les PLU se donnent les moyens de proposer à tous les habitants la possibilité de disposer d'un emplacement adapté, sécurisé pour y déposer son vélo sur le domaine public, dans les immeubles d'habitation, dans les locaux d'activité.

C'est le levier le plus fort pour développer l'usage du vélo, plus important encore que la demande d'itinéraires sécurisés.

Le PLU pourrait définir les espaces nécessaires à cet objet :

- espaces réservés si besoin pour réaliser les continuités ;
- emplacement réservés sur le domaine public pour y installer des stationnements vélo sécurisés autour des gares, des écoles et des équipements publics sportifs - culturels.

## ***Règlement du PLU***

En ce qui concerne le règlement des PLU, nous constatons souvent que malgré les bonnes intentions des Plans d'Aménagement et de Développement durable (PADD), les PLU ne proposent rien de plus que la stricte application de la loi au paragraphe normes de stationnement pour les deux roues.

## ***Equipements publics***

Pour les immeubles recevant du public, on pourrait viser un objectif de 10 % de part modale de personnes se déplaçant à vélo.

Cet objectif est faible (on atteint 20 % à Strasbourg... 50 % dans les pays nordiques...) Sur cette base c'est donc 2 places pour 20 places de capacité de réception. On pourrait ajouter comme pour les places de stationnement voitures, que le nombre de places vélo doit répondre aux besoins créés par l'équipement en tenant compte des usagers attendus.

Ainsi un équipement public scolaire, sportif, éducatif recevant un public plus jeune pourrait imposer un ratio supérieur pour les vélos.

## ***Immeubles d'habitation***

Un nombre d'emplacements minimal pour les logements : un emplacement par logement est très faible au regard des 3 millions de vélos achetés chaque année, chaque foyer en possédant au moins un en moyenne. On pourrait proposer 2 places aménagées par logement familial (3 pièces).

Pire, en suggérant que le local cycle dans les immeubles d'habitation peut aussi être un local pour les poussettes, les PLU encouragent la création d'espaces à tout faire, excluant un aménagement pratique pour attacher son vélo. Plus précisément, un local vélo équipé d'arceaux permettant d'attacher son vélo – la taille, la forme de ces arceaux doivent être adaptées aux besoins des cyclistes. Les associations peuvent fournir tous les éléments techniques qui pourraient être repris. La norme NF-P 91-120 définit les dimensions des places de stationnement pour les voitures dans les parcs de stationnement privés. A quand une norme pour le stationnement des vélos?

## ***Conclusion***

*Nous souhaitons que GPS relaie ces propositions auprès des communes et leur suggère de les mettre en œuvre, via ses avis de Personne Publique Associée dans les enquêtes publiques relatives aux documents d'urbanisme.*

Ces quelques pistes abordées devraient permettre aux communes, par le biais du règlement des PLU, de réellement s'engager, comme elles le déclarent dans leur PADD (non opposable) à favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

La circulation automobile et le stationnement ne pourront pas se développer indéfiniment dans la ville. Il est vital de favoriser les modes de déplacement alternatifs.

Les circulations douces sont des éléments importants dans la mobilité. Les pistes cyclables, en particulier, permettent de compléter le schéma de déplacements en plus des transports en commun et, sur des distances raisonnables, de se substituer aux véhicules et de diminuer ainsi la pollution.

Un développement de la pratique du vélo est possible à condition d'améliorer les conditions générales de sécurité de la voirie en agglomération, de créer des aménagements cyclables hors agglomération, enfin d'améliorer l'offre de stationnement.

Nous encourageons fortement tous les décideurs et les personnes intéressées à prendre connaissance des documents édités par le CEREMA et notamment la fiche ci-dessous référencée :

CEREMA / zones de circulation apaisée / Fiche n° 14 – juillet 2019 / Les aménagements pour les cyclistes en zone 30

\* A notre connaissance le Conseil Départemental de Seine-et-Marne n'a pas de Plan Vélo

# JUSTE UNE MISE AU POINT...

Sans doute est-ce le nom que nous avons choisi pour la lettre de notre collectif Grand Paris Sud Ecocitoyen (GPSE), « *L'écocitoyen déchaîné* », qui peut susciter des interrogations parmi certains de nos lecteurs, il nous faut donc préciser ici l'intention de notre lettre, outil de notre projet, présenté dans notre premier numéro en avril 2018.

« *L'écocitoyen déchaîné* » n'a aucunement pour but de se déchaîner contre quiconque, mais d'exprimer le point de vue de notre collectif associatif GPSE, qui déclarait au moment de sa création début 2018 « *avoir pour objectif de faire entendre, à travers le prisme du développement durable, **une voix de la société civile, citoyenne et associative**, pour toutes les questions qui détermineront les politiques mises en œuvre par la nouvelle agglomération Grand Paris Sud* ».

Nous aurions donc pu tout aussi bien le nommer « libéré », tant ce qui nous guide dans cette initiative, c'est de porter une action associative indépendante, libre de toute allégeance, pour la défense de l'environnement, la promotion du développement durable et la transition écologique.

Nous ne sommes pas des adeptes du port de doubles casquettes. Aucun des membres de notre collectif n'a de mandat politique, nous tenons à ce que cela soit et reste une condition constitutive de notre fonctionnement. GPSE exprime donc un point de vue associatif totalement indépendant de toute démarche politique de nature partisane. Autant dire que les « arrières-pensées politiques » que l'on voudrait nous prêter nous sont absolument étrangères.

Cela étant dit, nous ne sommes pas toujours tendres pour autant, vis-à-vis des politiques menées par l'agglomération et ses communes, quelques soit la couleur politique affichée (ce dernier point nous est complètement indifférent). Ce n'est pas par goût de la polémique ou de la critique pour la critique, ce qui serait vain....

Si nous exprimons un ton souvent critique, c'est hélas pour une raison bien plus fondamentale, qui tient à notre préoccupation primordiale de l'urgence climatique et de l'ampleur des changements à opérer sans tarder pour une transition écologique à la hauteur des enjeux.

Or, face à cette urgence, l'intensité très modeste (ou faible) des politiques menées par l'Agglomération et ses communes ne nous rassure pas vraiment. Et donc, sur chacun des sujets abordés notre lettre *L'Eco citoyen déchaîné*, quand nous pensons que leurs actions et déclarations ne sont pas à la hauteur, nous le disons, voilà tout.

*« Sans la liberté de blâmer, il n'est point d'éloge flatteur; ... il n'y a que les petits hommes, qui redoutent les petits écrits. »*

Le mariage de Figaro, Pierre Augustin Caron de Beaumarchais

Nous revendiquons cette liberté, mieux encore, nous sommes toujours prêts à confronter nos approches avec les responsables de l'agglomération, comme nous le pratiquons autant de fois qu'il est possible, avec tel ou tel élu communautaire ou directeur de service de l'agglomération, afin de dégager des pistes d'amélioration. Mais notre rôle ne peut pas être de servir de faire valoir associatif, à l'action publique que nous ne décidons pas. GPSE n'est pas un club de « bisounours ».

# En bref

## Sites Seveso

La communauté d'agglomération parle d'une seule voix ... mais pas de tous les sites. Seuls ceux de Ris-Orangis et Grigny sont en question dans l'actualité ! Un troisième site Seveso haut est situé sur la commune de Moissy-Cramayel (ALFI Air Liquide), et notre agglomération compte aussi 6 sites Seveso bas. Les associations environnementales ont réussi à bloquer la prolifération des sites Seveso, notamment à Sénart, mais la vigilance permanente s'impose. Nous reviendrons sur ce sujet dans un dossier complet de notre prochain numéro.

## Pesticides de synthèse

Le silence de la communauté d'agglomération est assourdissant ! Seules quelques voix ici ou là s'expriment sur ce sujet parmi les communes (Savigny-le-Temple, Moissy-Cramayel, Nandy, ...).

Quelques suggestions et possibilités : soutenir « l'Appel des coquelicots », interdire l'usage du glyphosate sur la commune et rejoindre le collectif des maires face aux pesticides, engager une réflexion globale avec tous les acteurs du territoire pour une agriculture viable plus respectueuse des hommes et de l'environnement, ...

Plus de cent communes sont engagées. Deux départements ont voté des arrêtés interdisant l'utilisation du glyphosate sur leur sol.

Alors pourquoi pas Grand Paris Sud, première communauté d'agglomération à agir ?

La Présidente de WWF déclarait lors de la signature du partenariat avec la Communauté d'agglomération le 24 juin : « *Nous allons maintenant mettre en place des actions concrètes pour accompagner Grand Paris Sud dans sa démarche, sur l'alimentation par exemple : faciliter l'accès au bio et aux repas d'origine locale dans les écoles serait un grand pas. De nombreuses actions sont prévues pour l'avenir.* »

Quelles actions concrètes ? Celle de ne pas agir en matière de pesticides de synthèse ? Celle de soutenir l'agriculture biologique ?

Attention au grand écart !

## PCAET

« L'agglomération Grand Paris Sud a approuvé son projet de Plan Climat Air Énergie Territorial lors du Conseil communautaire du 26 juin dernier.

Avant son adoption définitive, une consultation publique est organisée du 1er au 31 octobre 2019. »

Nous avons déjà exprimé notre point de vue à plusieurs occasions dont dans l'« écocitoyen déchaîné », en vain.

A partir du moment où l'objectif temps (avant les élections municipales) est plus important que la dynamique citoyenne et le contenu ...

Le changement climatique à l'aune des élections !

Maintenant vous avez l'information, difficile à trouver sur le site de l'agglomération (<https://projets.grandparissud.fr/plan-climat-air-energie>) et pas diffusée dans le dernier journal. Alors si vous souhaitez vous exprimer : bonne chance !

### ***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), EVERY Sud, EVERY Village, SEE (Soisy-Etiolles- Environnement)

Contact : [gpsecocitoyen@gmail.com](mailto:gpsecocitoyen@gmail.com)

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