

L*A*ison

**SE Baigner dans la Seine
EN 2024 ?**

**UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO
EN ILE-DE-FRANCE**





© Carlos Alvestra

IL EST URGENT D'ATTERIR ! 19 ASSOCIATIONS DEMANDENT L'ANNULATION DE L'EXTENSION DE ROISSY FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE

Suite à la remise d'une lettre signée par 18 associations à destination d'Emmanuel Macron demandant l'annulation du projet de terminal 4 à Roissy, le préfet d'Ile-de-France a reçu les signataires du courrier. Selon les associations, le trafic aérien généré par le terminal 4 provoquerait l'émission de 15 millions de tonnes équivalent CO₂ par an, ce qui est incompatible avec les engagements de neutralité carbone du pays en 2050.

Les associations demandent à rencontrer le chef de l'État. Il est urgent de repenser la politique de transport de la France. Elles demandent au président de la République de mettre en cohérence les mots et les actes.

Associations signataires : Collectif Non au T4, ADVOCNAR, Stay Grounded, Réseau Action Climat, Notre affaire à tous, Amis de la Terre, Greenpeace, Fnaut, UFCNA, Alternatiba ANV-COP21 Paris, Youth for climate IDF, FNE, FNE Ile-de-France, FNE Paris, Oui au train de nuit, MNLE, Collectif pour le triangle de Gonesse, Alofa Tuvalu, TaCa Agir pour le climat.

« LE CHANGEMENT CLIMATIQUE EN ÎLE-DE-FRANCE

C'EST L'AFFAIRE DE TOUS ! »

L'exposition est conçue par l'AREC Ile-de-France pour outiller les collectivités soucieuses d'informer et d'accompagner les citoyens à changer leurs comportements au quotidien pour en diminuer les impacts. Elle est composée de sept panneaux imprimables et d'un flyer destiné à informer le grand public et à lui donner des conseils pratiques.

À télécharger gratuitement sur le site arec-idf.fr rubrique « Nos ressources/outils ».



PROJET DU PORT À NOISY-LE-SEC UNE ENQUÊTE PUBLIQUE DÉFIGURÉE



Une enquête publique a été organisée à Noisy-le-Sec, du 1^{er} octobre au 31 octobre 2019, concernant la réalisation d'un ensemble immobilier comprenant une piscine d'entraînement pour les équipes de water-polo participant aux jeux Olympiques de 2024, 201 logements, un hôtel, une résidence de service. Cette enquête publique a été une caricature validée par un rapport qui n'a été attentif ni à l'impact environnemental ni à son incidence sur la santé des 700 à 900 résidents qui vont séjourner en permanence ou temporairement sur le site.

L'avis favorable du commissaire enquêteur s'est strictement limité à la prise en compte des 98 % d'avis favorables à la piscine organisés autour du lobby des clubs de water-polo d'Aix-en-Provence, Montpellier, Albi, Saint-Maur racolés par Noisy-le-Sec.

Cette enquête publique avortée est un très mauvais signe pour les procédures sensées permettre l'expression des habitants dépossédés ici de leur parole. À Noisy-le-Sec, on confond sport d'élite et apprentissage de la natation pour les enfants les plus démunis de Seine-Saint-Denis.

UN RAPPORT ET UN PROJET DE LOI POUR AMÉLIORER LA JUSTICE PÉNALE ENVIRONNEMENTALE

France Nature Environnement a très largement contribué à un rapport d'inspection sur l'application du droit pénal de l'environnement. Ce rapport valide les principales revendications des associations concernant l'inefficacité du traitement administratif et judiciaire de la délinquance environnementale.

En réaction, la garde des sceaux a présenté au Conseil des ministres du 29 janvier un projet de loi relatif à la justice pénale spécialisée, visant notamment à réformer la justice pénale environnementale.

Loin de transcrire la profondeur des propositions du rapport, le projet de loi contient un certain nombre de mesures nouvelles intéressantes au sujet desquelles il conviendra d'être vigilants. Il s'agit notamment de la création de parquets spécialisés, d'une convention judiciaire écologique (sorte de « plaider coupable » sous forme de transaction pénale), ou de l'introduction d'un délit de mise en danger de l'environnement.

L'enjeu demeure que l'administration et la justice disposent de suffisamment de moyens pour mettre en œuvre une politique efficace.

LE TEMPS DES PAROLES EST DÉPASSÉ

L'écologie et la démocratie citoyenne ont été les grandes vedettes de la campagne électorale qui s'achève.

Chacun se proclamait plus vert et plus ouvert à la concertation que le voisin, les promesses se sont succédé pour une « *ville durable, une ville résiliente, une ville zéro carbone, ouverte aux cyclistes et aux piétons, plébiscitant les transports en commun, les espaces verts et l'effacement du périphérique !* »

Qu'en sera-t-il des engagements une fois les nouveaux élus confrontés aux réalités quotidiennes et aux contraintes financières ?

Comment va évoluer l'organisation administrative de la métropole du Grand Paris face aux projets de l'État et aux revendications du conseil régional d'Ile-de-France ?

Qu'en sera-t-il des « coups partis » ? Les nouveaux élus tiendront-ils leurs promesses d'arrêter des projets que les associations jugent inutiles, aberrants, écocides ?

Qu'en sera-t-il de l'extension annoncée du terminal 4 de l'aéroport de Roissy et de la spéculation foncière liée aux projets de densification, des constructions de bureaux et de logements autour des gares du Grand Paris Express ?

Le grignotage lancinant des espaces verts et arborés sur Paris et la petite couronne connaîtra-t-il un coup d'arrêt ? Comment l'objectif de « *zéro artificialisation nette des terres* », notamment agricoles, se traduira-t-il concrètement dans les documents de planification territoriale ?

Les promesses concernant la baignabilité de la Seine et une gestion raisonnée de l'eau en Ile-de-France ont-elles une chance d'être tenues ?

Les associations pourront-elles accéder aux informations en amont des projets et les dispositifs de concertation seront-ils autre chose que des coquilles vides, simulacre de participation pour des dossiers ficelés d'avance ?

La liste est longue des projets qui ont été dénoncés et combattus par nos associations. Nous avons eu gain de cause, notamment, en raison d'enjeux électoraux et politiques sur des sites emblématiques comme celui du triangle de Gonesse contre le projet Europacity. Nous poursuivons nos démarches en justice sur d'autres sites posant problème. Tout en restant ouverts au dialogue, nous continuerons d'être vigilants sur toutes ces questions où le cadre de vie et la santé de nos concitoyens sont en jeu.



04 VIE ASSOCIATIVE

YVELINES

05 Un haras géant à Poissy : FNE Yvelines émet de grosses réserves

PARIS

06 Refonder la démocratie à Paris !

ESSONNE

08 Le moulin de Senlis s'enlise...

HAUTS-DE-SEINE

09 Abattages des arbres en ville, inutiles et scandaleux !

SEINE-SAINT-DENIS

10 Inauguration du tram 4, enfin une bonne nouvelle !

ROISSY-PICARDIE

11 Liaison Roissy-Picardie : pas de consensus entre les élus

VAL-D'OISE

12 Cormeilles-en-Parisis : une marina de plus !

DOSSIER

14 Baignade en Seine en 2024, mission impossible ?

ÈVÈNEMENT

18 Airparif fête ses 40 ans

Sommaire

POLLUTION

19 Bruit des transports, enfin une loi !

20 Pollution lumineuse : une lutte en clair-obscur

MOBILITÉ

22 Bientôt un « RER vélo » en Ile-de-France

EAU

23 Les eaux du plateau de Saclay alimenteront-elles à nouveau Versailles ?

A LIRE

24 Le retour de la nature dans Paris



INCENDIE DE L'USINE DU SIAAP D'ACHÈRES

Emmanuelle Wargon, secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, a convoqué, le 9 décembre 2019, les dirigeants du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP) pour un comité élargi de suivi du site de l'usine de Seine aval afin de faire un point sur la situation après l'incendie de l'unité de clarifloculation du 3 juillet.

Les causes de l'incendie ne sont toujours pas élucidées, malgré des hypothèses sur l'origine électrique de l'incendie ayant affecté les cuves contenant le chlorure ferrique ($FeCl_3$). Les fonctions principales de cette unité étaient la déphosphatation physico-chimique par injection de $FeCl_3$ ininflammable et la précipitation des matières en suspension pour protéger la filière de bio-filtration.



Les conséquences de son absence partielle sont principalement la dégradation du traitement du phosphore et une perte de capacité de précipitation des matières en suspension entraînant une limitation de la filière de biofiltration à $13 \text{ m}^3/\text{s}$. En cas de fortes pluies, cela entraînera donc des rejets nocifs dans la Seine et la destruction de nombreuses espèces vivantes.

La reconstruction du bâtiment est un chantier dont l'achèvement est prévu en octobre 2022, ce qui laisse planer des dangers environnementaux jusqu'à cette date.

François ARLABOSSE

Représentant FNE Ile-de-France au comité de suivi du SIAAP

CARRIÈRES CIMENTIÈRES DANS LE PNR DU VEXIN UNE VOLTE-FACE SPECTACULAIRE !

Les élus locaux étaient très majoritairement opposés à ce projet. Seul le président du département, Pierre Bédier, y était favorable. Il a brusquement changé d'avis considérant qu'à la suite d'une décision du cimentier Calcia Heidelberg de délocaliser des emplois du siège de Guerville dans les Yvelines à Nanterre, le pacte passé avec le département était rompu.

Ce pacte consistait à dire : « *vous laissez vos emplois dans les Yvelines et on passe sous silence la pollution de la cimenterie de Gargenville et nous fermons également les yeux sur les conséquences désastreuses en termes d'environnement qu'induirait l'exploitation d'une carrière dans le PNR.* »

La défense à tout prix des emplois ne saurait justifier la destruction de l'environnement et la mise en danger de la santé des habitants de Gargenville, Juziers ...

À cela s'est ajoutée, en janvier, la prise de position contre ce projet de Valérie Péresse au nom de la Région.

Rarement une opposition à un projet n'aura politiquement été aussi unanime.

Difficile dans ces conditions que les autorités de l'État ne se rallient pas aux avis concordants des élus locaux.

AVL3C
avl3c.org

HOMMAGE À Gérard ORTHLIEB

Notre ami Gérard ORTHLIEB est décédé le 26 février à quelques jours de son centième anniversaire. Libre-penseur de la génération de René Dumont, il a initié une prise de conscience écologique dans un territoire malmené et coupé en deux par la fameuse RN 13.

Fondateur de l'association Neuilly Puteaux Ecologie en 1977, il avait engagé plusieurs recours contre des constructions mal intégrées à Neuilly et s'était présenté plusieurs fois aux élections comme candidat écologiste.

En 2002, un groupe de militants a repris le flambeau en créant Neuilly Puteaux Seine Écologie, en intégrant le réseau France Nature Environnement en 2005, via Environnement 92.

Il coordonne le collectif d'associations Seine à Seine Environnement qui milite pour la création d'une coulée verte traversant la Défense.

L'association perd son président d'honneur mais garde un référent qui a su, avec beaucoup de conviction, imposer l'écologie à Neuilly.

Gérard était aussi l'auteur de plusieurs ouvrages: *Sept milliards d'individus et nous ? et nous ? La vie avec Boris Vian, du lycée à Saint-Germain-des-Prés.*



UN HARAS GÉANT À POISSY

FNE YVELINES ÉMET DE FORTES RÉSERVES

Le propriétaire de la ferme du Poult située sur le plateau des Alluets, à deux pas du futur campus PSG, veut construire un grand complexe équestre. L'autorisation environnementale n'est pas encore délivrée.

Depuis octobre 2019, avec l'association patrimoniale de la Plaine de Versailles, FNE Yvelines a participé au groupe de travail sur ce projet de haras pour 220 chevaux qui s'implanterait sur 48 hectares de terres agricoles.

Quatre hectares de ces terres seraient artificialisés pour des bâtiments et des parkings, plus 18 ha de prairies, un paysage classé remarquable défiguré par un merlon de 700 m de long, fermant tout panorama sur la vallée de la Seine. Sans parler de l'impact sur les trames vertes et bleues, perturbant la vie de la faune sauvage et menaçant les cultures alentour.

Encore des hectares sacrifiés !

Est-il raisonnable de vouloir sacrifier 48 hectares de terres agricoles qui s'ajoutent d'ailleurs aux 72 ha déjà prélevés pour le campus du PSG ? FNE Yvelines se pose la question. D'autant que ce territoire est aujourd'hui directement impliqué dans les démarches de Plans alimentaires territoriaux avec le soutien de l'association de la Plaine de Versailles.

Contrairement à ce qui a été avancé par les promoteurs du projet, le secteur est dynamique, l'activité se diversifie ; un renouvellement des générations est en cours.

FNE Yvelines déplore également les études insuffisantes menées sur les conditions de traitement des déjections des 220 chevaux.

Quid de leur épandage ? De leur valorisation éventuelle ? Mêmes inquiétudes sur la gestion de l'eau dans un contexte de sécheresse estivale prolongée : autonomie de la ressource, pollution par les eaux usées.

Une activité ni agricole ni alimentaire

L'objectif de projet « agricole » dans cette zone A est contestable puisqu'il consiste en une pension pour chevaux (activité non reconnue comme activité agricole). L'équipement prévu n'est pas destiné au développement d'une race équine ; il porte par ailleurs concurrence à d'autres centres équestres proches.

Quel est l'intérêt général de ce projet ? Il substitue à la mission alimentaire une activité commerciale de loisir à destination d'une clientèle très aisée, cible du complexe hôtelier de luxe qui y est associé, mais omis dans la présentation du haras. Quel sera l'impact réel sur l'emploi à Poissy en raison des qualifications demandées dans le domaine équestre ?

Ne serait-il pas plus judicieux, alors que le contexte de la filière équine est morose, de regarder vers ce qui existe déjà : hippodrome et centre d'entraînement de Maisons-Laffitte aujourd'hui en surcapacité dont la fermeture est envisagée, haras des Bréviaires qui cherche un repreneur, par exemple.

Enfin, on ne peut que craindre que, s'il se réalise, ce haras n'ouvre la voie à d'autres constructions sur un secteur préservé.

Malgré les réserves émises par FNE Yvelines lors de l'enquête publique, le commissaire enquêteur n'a pas suivi ses observations. Avec l'association Plaine de Versailles, elle estime que le dossier n'est pas clos et étudie toutes les possibilités de recours.

Marie-José ROSSI-JAOUEN
Présidente de FNE Yvelines



Schéma de principe extrait du dossier d'autorisation environnementale

REFONDER LA DÉMOCRATIE

À l'occasion des élections municipales, les formations politiques et leurs candidats se sont subitement mis à l'écoute des mobilisations que les associations animent depuis plusieurs années. « Démocratie », « appel aux citoyens », « listes citoyennes », ces mots étaient sur toutes les lèvres.

La Ville de Paris est une organisation lourde, centralisée, complexe, son statut est issu de la loi PLM (loi Paris-Lyon-Marseille 1982) et son mode de scrutin – le ou la maire désigné(e) par de grands électeurs, élus eux-mêmes dans les arrondissements –, est peu lisible.

Son budget est l'un des plus gros des collectivités publiques et de nombreux intérêts contradictoires, voire partisans, opacifient le processus démocratique, notamment au sein du conseil de Paris.

Une demande croissante de participation et de transparence

L'évolution néolibérale de notre société conduit actuellement à rétrécir les libertés publiques fondamentales, alors même que les citoyens expriment partout une demande croissante de transparence et de participation. La loi ALUR (Accès au logement et à un urbanisme rénové), la loi ESSOC (pour un État au service d'une société de confiance) et la politique des « rescrits » réduisent les possibilités de contentieux sur les décisions d'urbanisme et privilégient les promoteurs.

À Paris, la loi jeux Olympiques, la loi Notre-Dame introduisent une dérogation par rapport aux droits de l'urbanisme et de l'environnement.

Pour mettre la démocratie au cœur du fonctionnement de la ville de Paris, il est indispensable de faire fonctionner de véritables instances de concertation dans lesquelles les acteurs associatifs ne se sentent pas instrumentalisés, de tenir compte des avis émis par les associations pour satisfaire les besoins des habitants.

Rénover la démocratie au conseil de Paris et dans les conseils d'arrondissements

Il faut organiser l'expression des associations et citoyens sur les sujets à l'ordre du jour lors des conseils municipaux, prévoir un temps d'intervention à cet effet, à chaque conseil. Il faut, avant les conseils, rendre accessibles et publics les éléments d'information utiles à l'appréciation des projets.

Il faut organiser des réunions préalables avec des associations membres d'instance de dialogue (comme, par exemple, le futur conseil parisien des associations) et leur permettre de déposer des vœux, soumis au vote, au conseil de Paris, comme c'est déjà le cas dans les conseils d'arrondissements.

Enfin, il faut ouvrir le débat sur les prérogatives respectives mairie centrale/mairies d'arrondissement, par exemple, dans un processus innovant de conventions citoyennes. Mais il faut aussi mettre la démocratie citoyenne au cœur de la gouvernance de la ville. Un réel accès à l'information devra être organisé sur tous les projets concernant la vie de la cité et des outils de formation devront être proposés aux citoyens. Les difficultés d'accès à l'information en amont des projets, la non-prise en compte des propositions des associations, ou bien à la marge dans des projets ficelés à l'avance, entretiennent le désengagement, voire le dégoût des citoyens à l'égard des pratiques publiques.

La communication par voie numérique doit faire l'objet de règles en garantissant le fonctionnement démocratique, comme, par exemple, dans le cadre des enquêtes publiques. Et l'exercice d'une réelle concertation avec les citoyens



À PARIS !

Plusieurs associations parisiennes, mobilisées par FNE Paris et par le CAC (Collectif des associations citoyennes) ont déclaré « l'urgence démocratique » et formulé des propositions pour renforcer réellement la participation des citoyens à la vie de la cité.

doit se poursuivre dans le cadre de débats publics sur les projets. Pour analyser les projets et bâtir des alternatives, les associations et les citoyens doivent disposer de l'expertise nécessaire.

La mise en place de formations au sein d'une université populaire de la citoyenneté (MOOCS, conférences publiques, cours du soir) pourrait être financée par le budget de la vie associative avec un programme coconstruit avec les associations.

Revoir le processus de concertation sur les projets

La pratique du travail collectif en commissions devra être réactivée sur des thèmes majeurs : climat-énergie, santé environnementale, opérations d'aménagement et d'urbanisme, nature en ville et biodiversité, mobilier urbain et concessions sur l'espace public, tourisme, vie sociale, petite enfance, école et éducation, personnes âgées, vie démocratique à Paris.

Composées d'élus des groupes politiques siégeant au conseil de Paris et dans les arrondissements, d'experts, de représentants des associations parisiennes compétentes et de citoyens, ces commissions se réuniront au moins deux fois par an. Leur secrétariat sera assuré par l'administration compétente des thèmes abordés. Leurs travaux seront publiés au *Bulletin officiel de la Ville de Paris* (BOVP Débats) portés à la connaissance et débattus en conseil municipal. Nous demandons, aussi, l'installation du conseil parisien des associations, prévu dans le cadre de la charte d'engagements réciproques, signée en juillet 2019 par quarante associations et la Ville de Paris.

Nous proposons de rendre visible « un bleu budgétaire » de la gouvernance démocratique de la Ville de Paris, c'est-à-dire le document indiquant, dans le projet de budget annuel, les crédits prévus pour associer les citoyens à la vie de la cité. Nous souhaitons une meilleure transparence sur l'attribution de subventions annuelles aux organismes et associations, sur le caractère réellement novateur et démocratique des opérations financées dans le cadre du budget participatif.

Enfin, le processus de concertation sur les projets d'urbanisme devra être entièrement revu. Un travail commun de diagnostic et de propositions réunira, en amont, les élus et les opérateurs avec les associations, les collectifs locaux et les citoyens pour définir les programmes urbains. Tous les administrateurs des sociétés d'économie mixte seront informés des modalités de concertation avec le public. La personnalité choisie comme garante de la concertation aura un réel pouvoir.

Et pour de grands projets comme celui de la transformation de la gare du Nord, par exemple, une convention citoyenne serait une modalité exemplaire de co-construction démocratique. Dans une ville où écologie et solidarité sont indissociables, le renouveau de la démocratie locale est une condition incontournable.

Christine NEDELEC
FNE Paris
fne-paris.fr

Jean Claude BOUAL
Collectif des associations citoyennes
associations-citoyennes.net

Qu'est-ce qu'une convention citoyenne ?

C'est une procédure de participation qui combine une formation préalable, une intervention active et un positionnement collectif de citoyens représentatifs des différentes catégories socioprofessionnelles d'un territoire. Tout sujet d'intérêt général, sans limitation du champ géographique, est susceptible de faire l'objet d'une convention de citoyens.



LE MOULIN DE SENLIS

S'ENLISE...

Avec l'appui du service juridique de FNE Ile-de-France, Essonne Nature Environnement, le Collectif Sauvegarde de la vallée de l'Yerres et Montgeron Environnement ont déposé un recours contentieux pour s'opposer à l'aménagement d'un parking en EBC* de la vallée de l'Yerres, site classé, en zone d'aléa fort du plan de prévention des risques d'inondation et zone humide du SAGE de l'Yerres. Ce parking est lié au projet d'un programme immobilier de 25 logements dans le Moulin de Senlis.

Le Moulin de Senlis, c'est une histoire de plus de cinq siècles.

Il est érigé sur les bords de l'Yerres, au milieu du XV^e siècle.

Au début du XX^e siècle, il est transformé en demeure de style néo-gothique comme lieu de villégiature mondaine et intellectuelle, puis en orphelinat pour accueillir des Russes blancs au milieu du XX^e siècle. Il devient à la fin du siècle dernier une zone de non-droit.

Zone d'aléa

En juin 2016, le Moulin de Senlis et ses abords sont inondés, les occupants sont évacués et un arrêté de péril est pris par le préfet.

Depuis 2016, un plan visant à racheter les terrains bordant l'Yerres et à en renaturer les berges est mis en œuvre afin de limiter les dégâts

d'une probable réapparition du phénomène. En août 2019, l'État a annoncé sa participation au plan « post-crue » à hauteur de 20 millions d'euros (pour un budget total de 80 millions d'euros) sur la commune voisine de Villeneuve-Saint-Georges. Le site classé du Moulin de Senlis se situe au cœur de ces vives préoccupations visant à limiter la vulnérabilité des populations et des biens vis-à-vis de ce type d'aléa.

Dans un tel contexte, il apparaît que l'aménagement de bâtiments à destination d'« habitation » et la construction liée d'un parking tend à rendre le secteur encore plus vulnérable qu'il ne l'est déjà.

Le projet implique, en effet, la coupe et l'abattage d'arbres alors même que la végétation naturelle présente

sur les parcelles concernées, jouent un rôle important de réservoir et de régulation dans cette zone humide, inondable de surcroît; le parking en imperméabilisant son espace renforcera le danger d'inondation.

La maire de Montgeron a opposé un refus au recours gracieux présenté par les trois associations sans la moindre argumentation ou explication.

Le respect de la réglementation applicable, comme du principe de sécurité publique, inciterait pourtant à développer un projet reposant sur d'autres destinations et usages que celles du logement.

Mireille FRIC
Montgeron Environnement
Administratrice Essonne Nature Environnement



* EBC : espace boisé classé

ABATTAGES DES ARBRES EN VILLE

INUTILES ET SCANDALEUX !

On ne compte plus les chantiers d'aménagement en ville, soit la réhabilitation de voirie, soit des opérations immobilières qui entraînent l'abattage d'arbres souvent par centaines, une transplantation ou leur mise en pot sans garantie de leur survie. Les arbres qui en réchappent ne sont pas moins vulnérables aux travaux à proximité et à certaines pratiques dangereuses de gestion.



Les arbres ne sont pas du mobilier urbain. Ce sont des organismes vivants et fragiles. Les enjeux pour leur survie sont :

- **Leur santé** : amputés d'une partie de leurs branches et de leur feuillage, les arbres font moins de photosynthèse et perdent des réserves énergétiques. Amputés d'une partie de leurs racines, ils absorbent moins d'eau et d'éléments minéraux.

- **Leur solidité** : les plaies de grosses sections non protégées par l'écorce protectrice, le bois de cœur se dégrade par les champignons lignivores et des insectes xylophages. Les branches charpentières et les troncs creux peuvent se briser. Le système racinaire amputé, l'arbre est moins bien ancré et il peut basculer. Et sa durée de vie est réduite. C'est le cas extrême des arbres en pot !

- **Leur esthétique** et celle des paysages : après transplantation, les reprises d'arbres en ville sont de plus en plus difficiles, par manque d'eau, par les fortes chaleurs et des soins inadaptés. L'absence de pied d'arbres en pleine terre (ex. : bitume au ras du tronc) le prive de bénéficier de l'arrosage naturel des eaux pluviales.

Indispensables aux citoyens

Avec le réchauffement climatique, les arbres contribuent à préserver la biodiversité ordinaire en ville car ce sont des îlots de fraîcheur en cas de canicule. Ils purifient l'air en absorbant les particules et abritent les oiseaux, des insectes ou des chiroptères. Abattre des arbres matures et promouvoir la replantation de jeunes sujets privent les citoyens du potentiel

de rafraîchissement pour des dizaines d'années. Les arbres contribuent donc à la santé et au bien-être des citoyens.

Les raisons d'abattage sont dérisoires par rapport aux enjeux

- Diagnostics sanitaires souvent bâclés entraînant des décisions injustifiées d'abattage pour motifs de sécurité des personnes.

- Facilité pour mener un chantier et faire circuler les engins.
- Présence de feuilles au sol, déjection d'oiseaux, trop d'ombre pour les immeubles voisins, racines déformant les trottoirs, etc.

La protection juridique des arbres en 2020 est très insuffisante !

La loi du 8 août 2016 (art. 172) pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a conduit à la modification du code de l'Environnement (article 350-3) avec la création d'un régime de protection des alignements d'arbres. La labellisation « Arbres remarquables de France » par l'association A.R.B.R.E.S via une mission du conseil régional d'Ile-de-France va permettre à la Région de protéger quelques 130 arbres ou sites arborés. Les décideurs, les aménageurs, les gestionnaires d'espaces verts doivent innover dans leurs méthodes afin de respecter les arbres matures en ville, indispensables au paysage urbain et à la résilience des citoyens devant les aléas climatiques et la lutte contre la perte de biodiversité !

Irène NENNER, Environnement 92,
Louis VALLIN, SEVE Expert, représentant de l'association A.R.B.R.E.S
Thomas BRAIL du Groupe national de surveillance des Arbres

INAUGURATION DU TRAM 4

ENFIN UNE BONNE NOUVELLE !

Dès la construction des grands ensembles de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, dans les années 1960, des projets d'autoroute et de transports en commun étaient annoncés. Ils ne virent jamais le jour. L'abandon de ce territoire par les pouvoirs publics est pour partie à l'origine de la dégradation des copropriétés et des conditions de vie des habitants qui a stigmatisé ces communes.

Ce n'est qu'au début des années 2000 que les autorités ont pris conscience des conséquences catastrophiques de l'absence de transports publics. Les études pilotées par le STIF-IDF Mobilités, en 2004, avaient conclu que la création d'une nouvelle branche du T4 jusqu'à Clichy-Montfermeil permettrait d'améliorer de manière satisfaisante et efficace la desserte du secteur. En 2009, était décidée la réalisation de cette ligne avec une mise en service à l'horizon 2015, repoussée en 2017, puis en 2019. Si des problèmes techniques inhérents à un chantier de cette ampleur peuvent être invoqués pour expliquer les retards, les principales raisons de ces quatre ans perdus sont à chercher dans l'opposition de quelques élus à la réduction de l'espace dédié à l'automobile.

Répondre aux enjeux environnementaux

ENDEMA93 se réjouit de l'arrivée du Tram 4 qui va permettre le désenclavement du plateau des deux communes. Cette nouvelle branche de 6,5 km desservira onze stations et permettra de transporter 37 000 personnes par jour avec un gain de temps et une amélioration significative du confort des voyageurs. Néanmoins, la priorité donnée aux constructions de logements empêche le bouclage de la ligne, ce qui ralentit la fréquence. Nous serons attentifs à la réalisation de la dernière section vers l'hôpital de Montfermeil.

ENDEMA93 rappelle que, si cette ligne de tramway est essentielle dans l'organisation des transports publics du secteur, elle très largement sous-dimensionnée pour répondre aux besoins de la population.

En Ile-de-France, la production de gaz à effet de serre (GES) et de multiples autres pollutions est avant tout due au trafic routier. Le développement du réseau de transports en commun est la principale réponse aux enjeux environnementaux liés aux déplacements.

Si l'on veut que la population préfère les transports collectifs à la voiture, il faut un maillage dense et une interconnexion des lignes. Le report des échéances pour réaliser l'ensemble du projet du Grand Paris Express, notamment le bouclage de la ligne 16 entre les gares de Clichy-Montfermeil et Noisy-Champs, n'est pas de bon augure pour cette mutation. L'abandon du prolongement de la ligne 11 du métro entre les communes de Rosny-sous-Bois et de Noisy-le-Grand aura, pour sa part, des effets catastrophiques, notamment sur la commune de Neuilly-sur-Marne qui devait recevoir deux stations de métro et qui a, d'ores et déjà, lancé la construction de 4 000 logements dans la perspective de l'arrivée de ce métro.

Ne répétons pas les erreurs commises il y a quarante ans à Clichy-Montfermeil. Face à la crise écologique, faisons du développement des transports en commun une priorité.

Brigitte MAZZOLA et Thierry CARAYOL

ENDEMA93

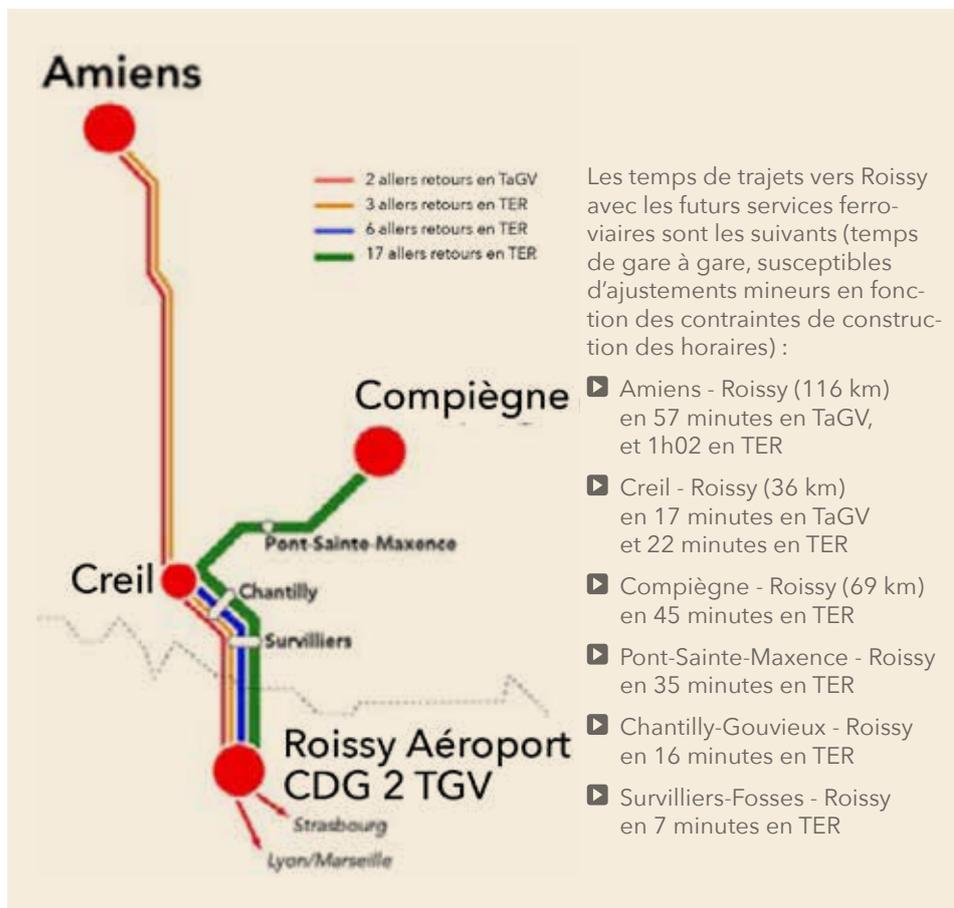
endema93.fr



LIAISON ROISSY-PICARDIE

PAS DE CONSENSUS ENTRE LES ÉLUS

Il y a dix ans, les élus picards avec la SNCF ont imaginé une liaison Roissy-Picardie utilisant les voies existantes Amiens-Paris et la création, au niveau de la gare de Surveilliers-Fosses, dans le Val-d'Oise, d'une ligne nouvelle de 6,5 km de raccordement avec la gare TGV de l'aéroport de Roissy.



Ce projet devait être complété par la mise en place par la région des Hauts-de-France de TER (train express régional) à partir d'Amiens (trois aller-retour/jour), de Compiègne par Creil (dix-sept aller-retour/jour) et de Creil (six aller-retour/jour). Car la gare de TGV « Haute-Picardie », placée en plein champ, entre Amiens et Saint-Quentin, ne répond qu'imparfaitement aux besoins.

La ligne à grande vitesse avance à petite vitesse

Le projet a fait l'objet d'un débat public au printemps 2010. Ce débat a exacerbé la concurrence avec l'autre projet de liaison avec Roissy : le barreau de Gonesse (branche du RER D reliant la gare de Villiers-le-Bel, Arnouville, Gonesse à la gare Parc des expositions du RER B).

Les élus picards voulaient la liaison Roissy-Picardie au nord de Roissy et les élus

du Val-d'Oise voulaient une seule liaison, le barreau de Gonesse, par le sud de Roissy.

Les associations du Val-d'Oise et de l'Oise, d'Ile-de-France et de Picardie ont exprimé une vision commune de l'aménagement du territoire indépendamment des limites administratives existantes.

Une interdépendance sud de l'Oise-Ile-de-France

Les déplacements se réalisent dans les deux sens : Val-d'Oise vers l'Oise et sud de l'Oise vers l'Ile-de-France. Mais l'influence de l'Ile-de-France est très forte avec l'attraction de la plate-forme de Roissy, mais aussi vers Cergy et bien sûr Paris.

Les associations franciliennes et picardes, prenant en considération les intérêts d'aménagement de l'ensemble du territoire, ont opté pour des proposi-

tions de tracé alternatif, afin d'éviter au maximum le bruit pour les habitants, la consommation de 40 ha de terre agricole et de 8 ha boisés et de maintenir les continuités écologiques.

Les limites techniques

SNCF-Réseau a expliqué l'impossibilité de faire circuler sur une branche du RER D à la fois des RER, des TER et des TGV.

Entre-temps, le barreau ferré de Gonesse avait été abandonné, puis, en 2019, c'est le projet EuropaCity, principale justification de la gare du triangle de Gonesse.

Le gouvernement décide de relancer le projet. Le délai maximal depuis le débat public étant dépassé, la CNDP a demandé à SNCF-Réseau d'organiser une nouvelle concertation et a nommé trois garants. La concertation s'est terminée le 18 février.

Mieux desservir le Val-d'Oise

Les élus du Val-d'Oise restent opposés à la liaison Roissy-Picardie. Ce qui empêche toujours la discussion sur le tracé et permet à la SNCF de choisir le tracé le plus court et le moins cher. Les associations renouvellent leur demande de changement du tracé passant au plus près le long de la Francilienne et sous l'aéroport, desservant mieux le Val-d'Oise en incluant la desserte de Louvres en très forte augmentation de sa population.

Suivant le même raisonnement de la nécessité de l'aménagement de l'ensemble des territoires franciliens et picards, les associations considérant que le gain de temps TGV sur un parcours d'une heure est seulement de 5 minutes, demandent que la totalité des trains soit des TER et considèrent que les prévisions de trafic surestiment le report de la route vers le train.

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

Didier MALÉ
ROSO
(Regroupement des organismes de sauvegarde de l'Oise)
asso-roso.org

CORMEILLES-EN-PARISIS

UNE MARINA DE PLUS !

Sur les 12,5 ha de terrains pollués laissés par Lafarge, le projet de marina porté par Bouygues Immobilier se situe dans l'étroite plaine alluviale dominée par un plateau bâti, le tout formant encore un paysage de qualité.

Une opération de grande ampleur à l'échelle de Cormeilles est prévue sur 102 000 m² (1 200 logements, crèche et école). Les immeubles (deux de 30 m de haut, les autres entre 17 et 20 m) s'organisent autour d'un bassin créé d'environ 1 ha pour 150 anneaux et des bateaux-logements, accompagnés de commerces de proximité et de restaurants sur une place centrale. L'espace naturel de 5 000 m² au nord crée un lien avec les espaces naturels du coteau.

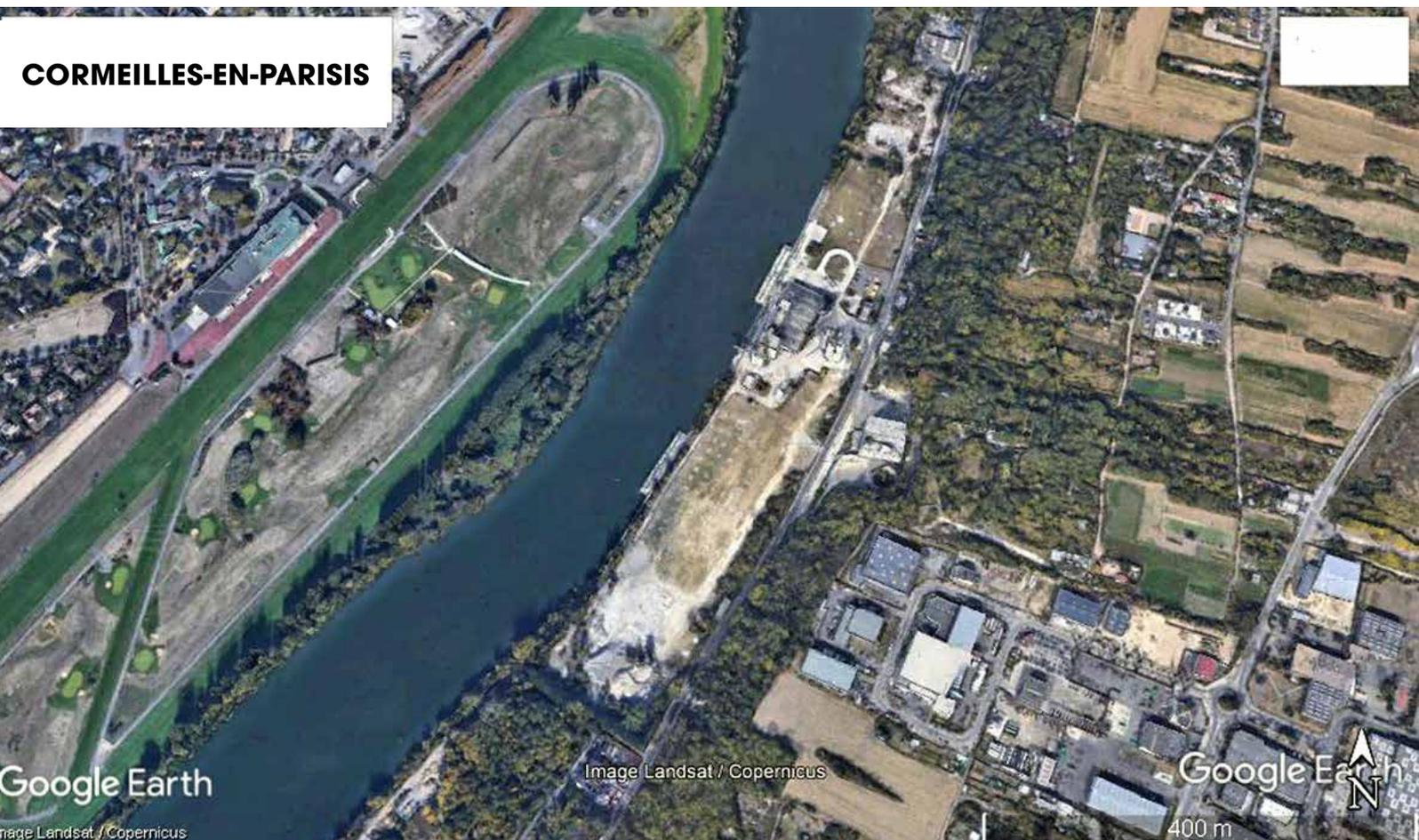
Une décision de la MRAe d'intérêt majeur

Les terrains en zone industrielle doivent passer en zone résidentielle (UA) dans le PLU. Mais la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) demande de soumettre la révision du PLU à une évaluation environnementale sur l'ensemble de la commune et le confirme, le 31 janvier 2019, à la suite de la demande de recours gracieux du maire.

Comme l'indique le commissaire enquêteur dans ses conclusions, la démarche environnementale ne peut se limiter à des études partielles, opération par opération. Il est indispensable d'avoir une vision globale sur toute la commune et aussi sur les communes environnantes.

Par ailleurs, la MRAe note qu'il y a trop de « lacunes dans l'analyse de l'état initial de l'environnement pour évaluer les impacts du projet sur l'ensemble des enjeux... (et) trop de secteurs, dont celui de Seine Parisii, sont envisagés dans des espaces naturels ou agricoles... »

Il apparaît nécessaire d'évaluer l'articulation du projet de PLU avec les objectifs de limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles du SDRIF. » En effet, ce projet s'ajoute aux 120 ha des ZAC du plateau qui domine la plaine alluviale et participe fortement au processus d'artificialisation des sols dans la zone.





Vue axonométrique du projet (Source : Atelier Xavier Bohl)

À cet endroit, le dimensionnement du projet ainsi que l'importance des hauteurs en bordure de Seine et la densification excessives posent de réels problèmes, y compris pour les communes limitrophes : forte densification au mauvais endroit et impact visuel très négatif.

Comme le note la MRAe, l'évaluation est très insuffisante sur les questions de pollution, de biodiversité et de paysage. L'inventaire des habitats (faune et flore) est assez faible. Le bassin, l'immobilier, les circulations vont profondément l'artificialiser. Les 5 000 m² ne changent pas fondamentalement ce constat.

Une accumulation de problèmes

Par ailleurs, le terrain est classé en zone orange dans le PPRI de la Seine, ce qui ne permet pas de construire des logements en rez-de-chaussée et représente un facteur de surcoûts.

Les promoteurs soulignent que les coûts de dépollution ne peuvent être supportés que par une opération immobilière de grande ampleur. Ce n'est pas de constructions nouvelles dont le site a besoin, mais plutôt d'espaces de respiration et de nature. Il se raccorderait ainsi à la friche en zone rouge à Sartrouville et aux équipements de loisirs de La Frette et permettrait de compenser la densification des grandes ZAC situées sur le plateau.

Les continuités des trames vertes et bleues sont loin d'être assurées, y compris par rapport aux préconisations du SRCE (Schéma régional de cohérence écologique).

L'étroit bandeau non construit en bordure du fleuve est déjà dominé par une « frontologie » agressive et quasi continue de plus 15 mètres de hauteur.

Situé à 10 minutes en voiture des gares du RER, le site est desservi par la seule « route de Seine », déjà saturée, qui nécessiterait des travaux pour absorber une partie des 2 000 véhicules/jour supplémentaires.

Proposer un projet alternatif

Conçu au niveau communal, s'appuyant sur une forte ingénierie privée, il ne rencontre quasiment aucun réel contre-pouvoir, les diverses institutions consultées n'examinant que leur secteur de compétence. Seule la MRAe a tenté une approche synthétique, posé les bonnes questions et montré les graves lacunes du projet.

Il ressort de son analyse qu'il est probablement indispensable de l'abandonner et de lui substituer un projet d'espace naturel et fluvial de grande taille qui permettrait de combler le déficit d'accès public à la Seine de cette partie de la boucle de Montesson, d'assurer une vraie continuité des trames verte et bleue entre la butte de Corneilles et la Seine et le long du fleuve.

L'ensemble du projet, y compris la création d'un port de plaisance reconfiguré, pourrait faire l'objet d'un véritable débat citoyen intercommunal.

BAIGNADE EN SEINE À PARIS, EN 2024

Jacques Chirac, en 1988, dans son programme électoral, avait annoncé qu'il se baignerait dans la Seine parisienne en 1994, annonce renouvelée en mai 1990 alors qu'il était maire. Promesse qu'il n'a pu tenir faute d'amélioration de la qualité de l'eau. Qu'en est-il actuellement ? Les jeux Olympiques 2024 arrivent bientôt et des promesses ont été faites lors de la candidature de Paris pour des épreuves aquatiques en Seine, à Paris ainsi que des zones de baignade en bassins.



© Jitskal Stock-robot.com

La Seine comme de nombreux fleuves et rivières a servi d'exutoire aux rejets de la ville (usines et ateliers, déversoirs d'orage, etc.). Recevant tous les rejets venant de l'amont (usines d'assainissement de Valenton et de Noisy...) ainsi que les ruissellements d'origine agricole, la pollution de l'eau était telle que la vie aquatique était fortement réduite. En 1970, seules quatre espèces de poissons étaient identifiées à Paris. Cette situation s'est améliorée pour les poissons puisque les dernières évaluations montraient une trentaine d'espèces en 2018.

La baignade en Seine

Bien que l'on s'y soit baigné de tous temps, la mode s'est amplifiée à partir du milieu du XVII^e siècle, le niveau de l'eau y était plus bas et les quais maçonnés n'étaient pas continus comme de nos jours.

D'abord, une baignade dans le plus simple appareil, puis, dès le début du XVIII^e, les baigneurs portaient des vêtements appropriés. Les bateaux de bains, ancêtres des bains douches terrestres, permettaient des bains de lavage à eau froide puis, par la suite, à eau chaude.

La pratique de la baignade en Seine parisienne a été interdite en 1923, mais s'est poursuivie de manière illécite jusqu'en 1950. Pendant la période 1939-1945, les baignades ont été nombreuses, l'eau y était plus propre car de nombreuses usines étaient arrêtées...

Fin août 1944, des foules de Parisiens s'y sont baignées.

Outre les bateaux de bains, la barge piscine Deligny, quai Anatole-France, disparue en 1993, a permis de se baigner dans de l'eau filtrée.

Les projets parisiens pour une baignade en Seine

La maire de Paris souhaite organiser deux épreuves aquatiques des JO 2024, triathlon et 10 km nage libre, dans la Seine, au pied de la tour Eiffel, si la qualité de l'eau s'est améliorée d'ici là. Pour le public, cinq bassins flottants et aménagés sont prévus pour 2025 : deux dans le 16^e arrondissement, l'un au niveau du bois de Boulogne, l'autre au niveau du Trocadéro, un bassin dans le 1^{er} arrondissement rive droite, entre le pont Neuf et le pont des Arts, un bassin dans le 4^e arrondissement rive droite, entre le pont Notre-Dame et le pont au Change, et le dernier dans le 12^e arrondissement rive droite, entre le pont de Bercy et la passerelle Simone-de-Beauvoir.

Qualité de l'eau du fleuve à Paris

Les eaux du fleuve sont analysées de manière continue depuis le début du XX^e siècle pour certains paramètres. Les paramètres permettant la mesure du risque de maladie immédiate lors d'une baignade sont principalement les paramètres microbiologiques, suivis grâce aux indicateurs fécaux que sont les E. coli et les entérocoques.

Ces indicateurs sont, depuis plus d'un siècle, les témoins de présence de matières fécales dans les eaux.

UNE MISSION IMPOSSIBLE ?

Des études épidémiologiques ont permis d'établir la relation entre la concentration de ces indicateurs dans une zone et la probabilité d'apparition d'une maladie lors d'une baignade dans cette même zone. Ces études se sont traduites dans les réglementations européennes et les limites de qualité sont issues de ces travaux.

Réglementation de baignade en eau douce (Directive européenne 2006/7 du Parlement européen du 15 février 2006)

Elle est déterminée par l'analyse microbiologique de deux genres de bactéries d'origine fécale potentiellement dangereuses pour l'homme : Entérocoques intestinaux et *Escherichia coli*. Une baignade est autorisée si, pendant quatre ans et avec quatre prélèvements par an en des points de surveillance déterminés par l'Agence régionale de santé, la moyenne des mesures plus son écart type au 90^e percentile n'a pas dépassé la valeur seuil fixée par la directive ci-dessous.

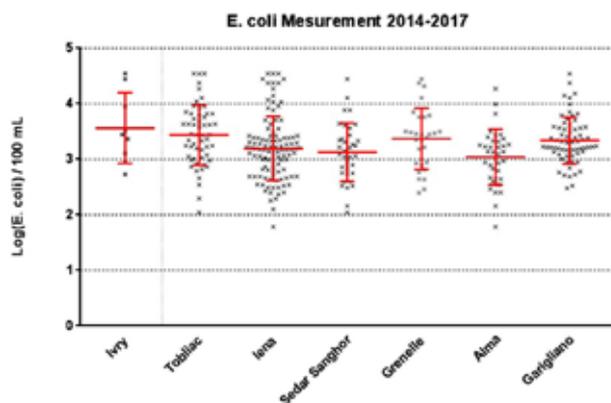
| | A | B | C | D |
|---------------------------------------|---|--------------------|---------------|--------------------|
| Paramètres | | Excellente qualité | Bonne qualité | Qualité suffisante |
| Entérocoques intestinaux (UFC/100 ml) | | 200 | 400 | 330* |
| <i>Escherichia coli</i> (UFC/100 ml) | | 500 | 1000 | 900* |

*Évaluation au 90^e percentile

Les mesures dans la Seine en été (2014-2017)

Si l'on a pu observer une amélioration de la qualité depuis la fin des années 1980, les analyses microbiologiques récentes montrent que des épisodes de concentration forte en indicateurs fécaux sont encore fortement présents, encore plus lors d'épisodes pluvieux. Cette contamination rend la Seine difficilement baignable.

Les concentrations d'*Escherichia coli* dans différents secteurs de la Seine parisienne pendant les étés 2014 à 2017 sont publiées par le laboratoire Eau, Environnement et Systèmes urbains de l'université Paris Est Créteil dans le livre *Hosting the Olympic Games : Uncertainty, Debates and Controversy*, édition Routledge 2020. Chapitre IX « The Microbiological Quality of the Seine River » by F. Lucas, Bernard de Gouvello, J.M. Mouchel, et al. ...



Répartition des mesures d'*E. coli* pendant les étés 2014 et 2017. En rouge la moyenne et la répartition des percentiles 90. La partie rouge haute est donc représentative de la qualité de classement.

Ainsi, dans ces mois d'été, les valeurs moyennes d'*E. coli* oscillent entre 1 000 et 6 000 pour 100 ml et si on tient compte de l'écart type supérieur à près de dix fois le seuil légal.

Cependant, ces critères légaux de la détection des micro-organismes et de classement des baignades semblent en l'état de nos connaissances actuelles très insuffisants car uniquement fondés sur des indicateurs bactériens d'origine intestinale. Le suivi direct des pathogènes tels que *Campylobacter*, *Helicobacter*, *Legionella*... n'est pas réalisé et les virus entériques (*Norovirus*, *Rotavirus*, *Astrovirus*, *Adenovirus*, *Reovirus*), responsables des diarrhées et gastroentérites, entérovirus (poliomyélite, méningite...) et hépatite A et E (infections hépatiques) sont totalement oubliés de même que les protozoaires à l'origine de dysenterie et diarrhée (*Giardia*, *Cryptosporidium*, etc.), et enfin les vers helminthes (*Ascaris*...). Certains de ces micro-organismes pathogènes sont présents, notamment les virus entériques, comme décrit dans le document cité plus haut.

De Paris Plages à Paris baignades

La ville a popularisé l'idée d'une baignade possible en 2025 tout en organisant, chaque été, des baignades encadrées dans le bassin de la Villette. Or, les scientifiques et spécialistes de la gestion de l'eau savent que les conditions d'une baignade telles que définies par la Directive européenne « Eau de baignade » ne seront pas atteintes en 2024 ni en 2025.

Depuis 1970, l'état sanitaire de la Seine s'est amélioré, mais de grosses menaces perdurent via : - les orages violents qui débordent les usines d'assainissement amont et le fonctionnement des déversoirs d'orage parisiens, - les dizaines de milliers d'erreurs de branchements des eaux vannes sur les tuyaux des eaux de pluie, - la trop grande imperméabilisation de la capitale (65 % en ce moment).

Les études récentes entreprises par le SIAAP, l'Agence de l'eau Seine-Normandie, la ville de Paris et les départements de la petite couronne chiffrent les travaux urgents à 1,5 milliard d'euros.

Le SIAAP a entrepris, depuis les années 2000, d'importants travaux pour limiter les déversements d'orages à Paris en créant dans le sous-sol parisien des tunnels pour capter une partie de ces eaux d'orage, les deux grands réservoirs ont une capacité ensemble de 200 000 m³. Il a fallu plus de dix ans et 200 millions d'euros pour créer ces réservoirs !

Or, une pluie d'orage de 10 mm (pluie faible) déverse 850 000 m³ d'eau sur Paris (sans les deux bois) dont au moins 600 000 m³ ne peuvent pénétrer dans les sols et se retrouvent en Seine.

Le Plan pluie de Paris

Ce plan définit les zones où la pluie peut s'infiltrer et demande que les nouveaux projets urbains comprennent des zones de pleine terre. Malheureusement, nombre de facteurs s'y opposent. Les gestionnaires de réseaux souterrains : RATP, SNCF, Électricité, Fibre Internet, Gaz, Égouts, Carrières n'en veulent pas craignant de mettre en péril leurs installations, mais aussi tous les promoteurs immobiliers qui ne souhaitent pas perdre un mètre carré à urbaniser. Un plan mort-né !

Malgré tout, l'État, les collectivités territoriales, l'Agence de l'eau Seine-Normandie, le SIAAP et le gestionnaire des ports parisiens HAROPA ont décidé de créer une « task force » pour tenter d'améliorer la qualité de l'eau du fleuve, placée sous l'égide du préfet de région.

La « Task Force » du préfet Cadot

Le 12 juillet 2019, l'Agence de l'eau Seine-Normandie adopte une délibération qui acte la création de cette force, cinq groupes de pilotage (GT) qui s'engagent en novembre 2019 à rendre la Seine « baignable » en 2024.

• GT1 « priorisation des rejets », piloté par le SIAAP

Il vise à mettre en place un traitement bactériologique des eaux usées à la sortie des stations d'épuration.

En amont de Paris, le SIAAP pilote deux stations d'épuration : l'une sur la Marne, à Noisy-le-Grand, l'autre sur la Seine, à Valenton. Elles éliminent 99 % des bactéries fécales, ce qui est insuffisant tant la charge microbienne est importante. La charge microbienne des fèces humaines est de l'ordre de 100 milliards de bactéries par gramme, 99 % de diminution abaisserait ce nombre à un milliard. Heureusement, les traitements et une dilution aqueuse importante interviennent, mais les études récentes montrent que, à la sortie des usines d'épuration de Valenton ou de Noisy, il reste environ un million de bactéries par 100 millilitres.

Ces deux stations rejettent environ 500 à 600 millions de mètres cubes d'eau « épurée à 99 % » par an, d'où la pollution de la Seine.

Noisy était dotée d'une unité de désinfection par UV à sa mise en service, en 2009, mise en sommeil en 2013 pour limiter le coût de la facture électrique en l'absence de baignade alentour.

Resterait encore à équiper Valenton, pour un coût grossièrement évalué par le SIAAP, en 2016, entre 50 et 80 millions d'euros. Il semble que le SIAAP ait renoncé à cette technique à l'automne 2019, contre la volonté de Paris, pour lui préférer un traitement chimique à l'acide performique (voir ci-après).

• GT 2 « suppression des mauvais branchements », piloté par le conseil départemental du Val-de-Marne

Il s'agit principalement de créer les réseaux d'assainissement manquants et de résoudre les erreurs de branchements des immeubles dont les eaux usées se déversent dans le réseau d'eau pluviale et, réciproquement, pour aboutir ensuite dans les cours d'eau. Les études menées depuis plusieurs années conduisent à estimer que les mauvais branchements du Val-de-Marne, en amont de Paris, sont à l'origine de 80 % de la pollution bactériologique de la Seine dans Paris intra-muros.

Selon les estimations rendues publiques, ces mauvais branchements seraient au nombre de 20 000 à 50 000 pour le seul département du Val-de-Marne !

Il en a, au mieux, réparés quelques centaines chaque année, depuis une dizaine d'années. Sur ce seul poste, le budget des mises en conformité est évalué à près de 300 millions d'euros, dont personne ne dispose aujourd'hui.

• GT3 « gestion des eaux pluviales », piloté par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Il a pour objectif de maîtriser les rejets de temps de pluie des réseaux d'assainissement. Il s'agit principalement de réduire

les apports d'eaux pluviales dans ces réseaux et d'améliorer leur gestion pour limiter les déversements d'un mélange d'eaux usées et d'eaux pluviales.

La ville de Paris, nous l'avons vu, n'a formellement adopté un « zonage pluvial » qu'en 2018... Il s'agit d'un ensemble de mesures destinées à réduire l'apport des eaux de pluie dans les réseaux.

Mais Paris est la capitale la plus minéralisée (bétonnée) d'Europe. Il faudrait désimperméabiliser le sol, mais tout le monde s'y oppose. L'espoir de gagner en capacité d'infiltration dans Paris intra muros est-il donc vain ?

• GT 4 « bateaux et établissements flottants », piloté par HAROPA-Ports de Paris

Il vise à traiter les sources locales de pollution, en supprimant les rejets d'eaux usées des bateaux. Les deux cents bateaux d'habitations présents dans Paris *intra muros* ne représentent (eaux noires + eaux grises) que 2 à 3 % de la pollution bactériologique enregistrée dans la Seine, à Paris. HAROPA veut pourtant imposer la création de stations de raccordement au réseau d'assainissement sur les berges, pour un coût unitaire de 200 000 euros, ce qui imposerait à chaque propriétaire des travaux d'aménagement intérieur pour un coût de 40 000 euros !

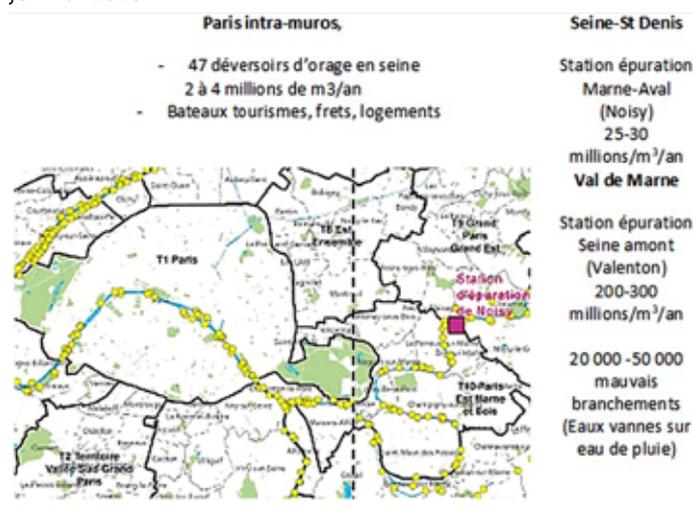
Alors que des solutions moins onéreuses existent (toilettes sèches, phyto épuration...) étudiées par l'association des propriétaires de bateaux.

• GT 5 « amélioration de la connaissance » portant sur la qualité des cours d'eau en vue de la baignade, est piloté par la ville de Paris

La directive européenne « baignade » stipule que l'obtention du label qualité baignade est subordonnée à l'établissement d'un « profil ». Celui-ci est établi via une campagne de mesures approfondies d'une durée de quatre ans avant l'obtention dudit label.

Aucun facteur déclassant (présence d'*Escherichia coli* ou d'entérocoques fécaux supérieure aux normes) ne doit être enregistré durant ces quatre années.

Rien que cette condition démontre l'inanité de cette démarche à moins de tordre la réglementation, ce qui semble être envisagé dans l'enquête, « Paris 2024, nager dans la Seine, ce n'est pas gagné » paru dans *l'Équipe Magazine* le 11 janvier 2020 !



Déversements dans la Seine par les stations d'épuration, les mauvais branchements et les déversoirs d'orage.

UN PROJET UTOPIQUE LA DÉSINFECTION CHIMIQUE DE LA SEINE

Le chimiste finlandais Kemira commercialise, depuis 2013, le procédé DesinFix pour la désinfection des eaux usées par voie chimique via la production in situ d'acide performique, un oxydant très puissant, mais instable, qui élimine les bactéries par réaction radicalaire. Enregistré par la directive Biocides, ce composé est autorisé en désinfection des eaux usées par le ministère de l'Environnement.

Le SIAAP envisage-t-il sérieusement cette option alors que la solution Kemira n'a été implantée en France en

vraie grandeur qu'à Biarritz, dans un cadre qui demeure largement expérimental, avec un suivi de l'IFREMER ?

Utilisée pour traiter les effluents sortant de l'usine de Valenton, cette technique peut-elle aussi être utilisée pour désinfecter aussi l'eau de la Seine afin de diminuer la concentration microbienne issue des mauvais branchements ?

Que restera-t-il de la vie aquatique (poissons, algues...) et quels seront les effets chez les baigneurs ?



Pour conclure, sans même utiliser tous les arguments évoqués, le suivi de la réglementation actuelle en matière de baignade avec les quatre années de suivies sans dépassement des seuils microbiens montre clairement que la baignade ne sera pas possible en 2024-2025.

Le PIREN-Seine qui étudie le bassin de la Seine depuis trente ans, indique que les périodes estivales de basses eaux, compte tenu du réchauffement climatique, entraînent un faible débit et des sources de pollution non maîtrisées qui augmenteront la dangerosité de l'eau du fleuve.

Enfin, il est souhaitable que la gouvernance du dossier Baignades en Seine soit la plus transparente possible et que la réglementation existante ne soit pas simplifiée. Un plan de réduction des « déversements inappropriés » et un traitement microbiologique effectif des eaux usées suffisamment doté financièrement ne permettront en réalité d'atteindre cet espoir de baignade qu'à l'horizon 2040-2050.



AIRPARIF FÊTE SES 40 ANS

L'observatoire indépendant de la qualité de l'air au service de la santé et de l'action en Ile-de-France a célébré, le 16 décembre 2019, du haut de la tour Montparnasse, cet anniversaire avec ses équipes et ses partenaires en présence d'Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire, de représentants de la Région, de la ville de Paris et des différents territoires franciliens, y compris les associations de protection de l'environnement et de consommateurs.

Il a été créé, le 23 avril 1979, à l'initiative du ministère de l'Environnement qui a entendu les suggestions du Bureau de liaison des associations de sauvegarde de l'environnement d'Ile-de-France, à l'origine de FNE Ile-de-France. Il est chargé de mettre en place le réseau automatique de surveillance de la pollution atmosphérique et d'alerte régionale avec les moyens de mesures existants et ceux gérés par le laboratoire d'hygiène de la ville de Paris, le laboratoire central de la préfecture de police de Paris et EDF.

Airparif aujourd'hui

Ses travaux se déclinent suivant quatre axes :

- **Surveiller** l'air respiré par les Franciliens grâce à un dispositif de mesures et à des outils de modélisation à haute résolution. Cela permet d'évaluer les risques sanitaires et leurs effets. Ainsi, 30 millions de données sont produites toutes les heures pour des cartes en temps réel, à 10 mètres près, à Paris.
- **Comprendre** les phénomènes de pollution de l'air, leurs effets et leurs traçabilités afin d'informer journalièrement les citoyens et les autorités pour que ces dernières puissent mettre en place des mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution.
- **Accompagner** les Franciliens et les partenaires pour améliorer la qualité de l'air à travers une information cartographique et des outils performants. Deux applications : « Itiner'air » informe sur la qualité de l'air d'un parcours et « Prev'air » pour prévoir la qualité et les épisodes de pollution.
- **Innover** pour améliorer plus vite la qualité de l'air. Airparif et ses partenaires ont lancé le dispositif « Airlab » alliant chercheurs et entreprises innovantes pour tester des solutions de dépollution,

de surveillance et d'information sur l'air. Quatre-vingt-dix-sept solutions évaluées et vingt expérimentations ont été déposées depuis 2017, date de création du dispositif.

Un modèle unique au monde qui s'exporte

Plus de 144 partenaires (État, Région, MGP (Métropole du Grand Paris), collectivités territoriales, industriels, associations) et l'expertise d'une équipe de soixante-dix personnes permettent à Airparif d'être indépendant et transparent dans ses missions d'informations et d'alerte. Ce modèle a essaimé dans toutes les régions françaises et permet une coopération internationale depuis plus de vingt ans, comme celle avec Pékin lancée en 1998.

Pour Jean-Félix Bernard, président d'Airparif, « la qualité de l'air depuis quarante ans s'est améliorée. Cela n'est toutefois pas suffisant, compte tenu des enjeux sanitaires. Dans notre ADN, nous avons à cœur de stimuler l'innovation, tant pour identifier de nouvelles solutions efficaces de mesures ou de dépollution que de permettre de faire évoluer les comportements... »

Pour FNE Ile-de-France, le soutien d'Airparif par tous les partenaires est une priorité nationale. Il est indispensable que ses moyens soient amplifiés. Si la qualité de l'air s'est améliorée avec la disparition des entreprises polluantes et des centrales EDF à charbon, l'élimination du plomb dans les carburants, l'interdiction du chauffage au bois à Paris... la nature de la pollution de l'air a changé avec la « diésélisation » du parc automobiles et les moteurs à essence à injection directe. Ce sont maintenant les particules ultrafines, extrêmement dangereuses, émises par ces dispositifs, qui posent question.

BRUIT DES TRANSPORTS

ENFIN UNE LOI !

La loi d'orientation des mobilités (LOM) comporte des avancées indéniables en matière de lutte contre le bruit, qui méritent d'être soulignées.

En premier lieu, la notion de « pollution sonore » fait son entrée dans le code de l'Environnement (titre VII du livre V), ce terme venant remplacer celui de « nuisances sonores » précédemment utilisé, signe d'une meilleure considération des conséquences sanitaires du bruit.

L'article 93 de la loi consacre, à cet effet, la responsabilité de chaque personne publique (État, collectivités et établissements publics) et personne privée à mener des politiques qui permettent la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain.

Autre preuve de montée en puissance de l'importance accordée à la pollution sonore : le fait que cet enjeu doit désormais être intégré, au même titre que la lutte contre le changement climatique ou la pollution de l'air, dans la stratégie de développement des infrastructures et dans les politiques de mobilité mises en œuvre par les autorités régulatrices des transports (comme Île-de-France Mobilités) et les Régions (articles 8 et 16).

Prise en compte des vibrations

Des dispositions inédites sont également introduites dans le domaine ferroviaire. Il s'agira dorénavant (article 90) de tenir compte des critères d'intensité et de répétitivité dans l'évaluation de la gêne et d'introduire dans la réglementation des indicateurs de bruit événementiel tenant compte des pics de bruit générés par les passages des trains. L'article 91 introduit également la prise en compte des nuisances générées par les vibrations suscitées par la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaire. Celles-ci devront désormais être évaluées selon des méthodes précises et avec une unité de mesure spécifique.

En matière de bruit routier, l'article 92 ouvre la voie à l'expérimentation, sur une période de deux ans, du contrôle automatisé des niveaux d'émissions sonores des véhicules par des radars acoustiques. Les entreprises gérant un parc de plus de cent cyclomoteurs et motocyclettes légères devront également désormais acquérir des véhicules à faible émission lors du renouvellement de leur parc, cela afin d'encourager la transition du thermique vers l'électrique au sein du parc de deux-roues motorisés (article 77). Enfin, l'article 41 vise à limiter le bruit des véhicules, cycles et engins proposés en libre-service en ville, qui peuvent émettre des signaux sonores, particulièrement gênants la nuit, pour signaler leur dysfonctionnement, leur vol ou leur position géographique.

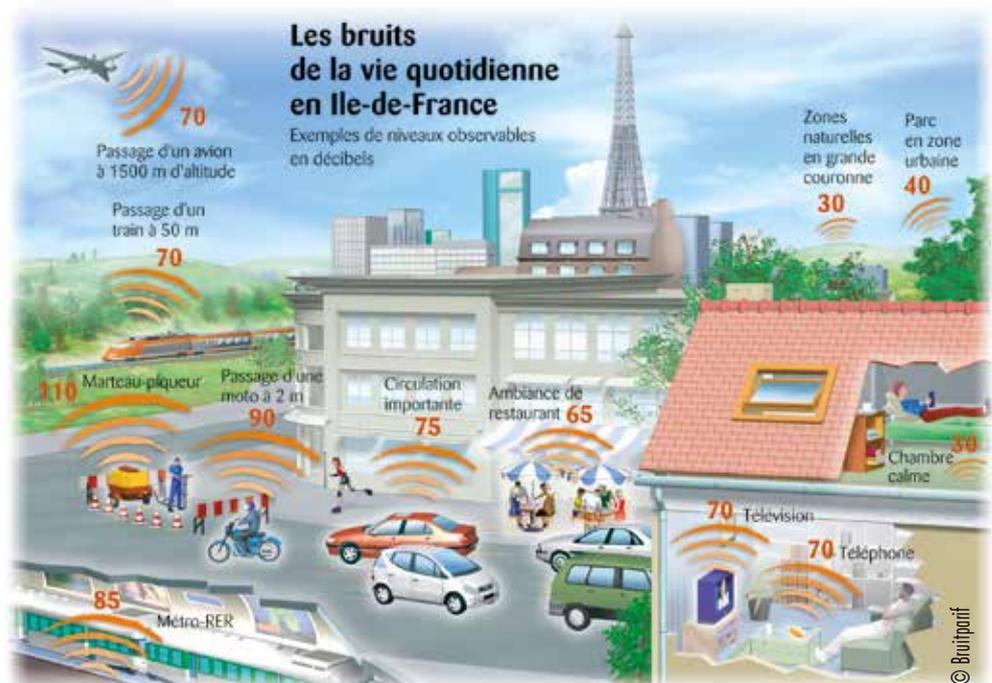
Bruit aérien

La loi d'orientation des mobilités introduit enfin deux nouvelles dispositions en matière de bruit lié au trafic aérien.

La première (article 94) vise à mieux informer les futurs riverains des zones aéroportuaires sur les nuisances sonores auxquelles ils seront exposés, en étendant à l'achat d'un bien situé dans un plan d'exposition au bruit (PEB) l'obligation d'information qui existait déjà dans le cadre d'une location. Désormais, toute personne qui emménage en zone de PEB en sera informée par un document écrit, transmis par le vendeur à l'acheteur au moment de la vente, ou par le propriétaire au locataire au moment de la signature du bail.

La seconde disposition (article 181) concerne l'obligation pour le gouvernement de remettre, d'ici à la fin 2020, un rapport au Parlement sur le suivi du renouvellement des flottes par les compagnies aériennes et de son incidence sur la réduction des nuisances sonores.

Fanny MIETLICKI
Directrice de Bruitparif
bruitparif.fr



POLLUTION LUMINEUSE

UNE LUTTE EN CLAIR-OBSCUR

À l'instar d'un monde vivant complexe et évolutif, la protection de l'environnement s'enrichit, parfois tardivement, de nouvelles composantes. Il en va ainsi de la pollution lumineuse qui désigne l'emprise croissante du spectre de la lumière artificielle sur la biodiversité, la santé des êtres humains ainsi que leur jouissance du ciel étoilé. Les sources d'émission de lumière artificielle se sont multipliées à un rythme effréné à la fin du XX^e siècle et, plus particulièrement, au cours de la dernière décennie, avec la généralisation des LED et l'apparition de la publicité numérique. Si la prise de conscience de ce phénomène est ancienne (années 1990), la lutte contre la pollution lumineuse témoigne aujourd'hui d'un regain d'intensité.

L'incidence la plus évidente de la pollution lumineuse est la disparition du ciel étoilé pour les habitants des ensembles urbains.

La dernière version de l'Atlas mondial de la luminosité artificielle nocturne révèle que 60 % des Européens ne peuvent pas voir la Voie lactée et que 99 % des populations américaines et européennes vivent sous des cieux pollués par la lumière.

Des effets négatifs

Mais cette pollution est autrement plus néfaste pour le fonctionnement biologique du monde vivant. Le rythme circadien régule les mécanismes essentiels du corps humain tels que le rythme de production d'hormones, l'appétit, la digestion, la température corporelle ou l'équilibre veille/sommeil.

Or, la pollution lumineuse tend à estomper notre perception de cette alternance, ce qui influe sur la production de mélatonine. Les perturbations hormonales qui en découlent peuvent être lourdes de conséquences : troubles du sommeil, stress, fatigue, dépression, prise de poids, risque accru de développement de cancer, etc.

La faune et la flore ne sont pas moins organisées en fonction de l'alternance du jour et de la nuit dans leurs fonctions vitales et soumises à la pollution lumineuse. Les études scientifiques, de plus en plus abondantes sur le sujet, montrent de façon convergente une augmentation de la mortalité et

un appauvrissement de la diversité des espèces animales et végétales dans les milieux éclairés la nuit.

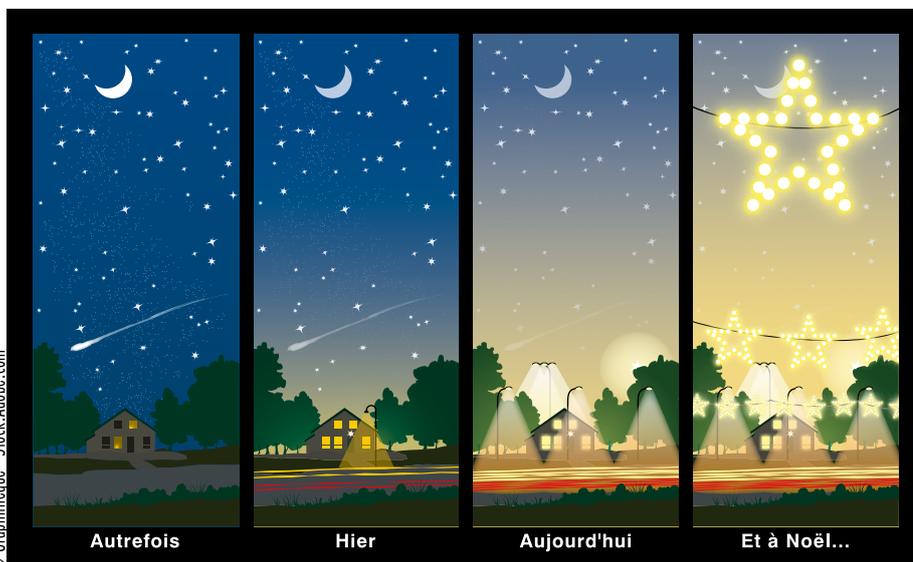
Certaines espèces d'oiseaux migrateurs voient, par exemple, leur trajectoire migratoire déviée à l'approche des halos lumineux des villes et meurent d'épuisement tandis que, chez les étourneaux, les merles ou les pigeons, la lumière artificielle stimule la prédation et la reproduction.

Moins considérés, les insectes et les végétaux sont également très lourdement impactés par le développement de la lumière artificielle.

Une prise en compte poussive du phénomène

La prise en compte des effets de la lumière artificielle n'a pas mené à une mise en place immédiate d'un droit de la nuit. Alors qu'au XX^e siècle, les juges considéraient uniquement la question au travers du prisme du trouble anormal du voisinage (pour les dommages causés par la perte d'ensoleillement ou les dégâts sur les cultures dus à un éclairage municipal trop puissant), le législateur a profité du processus du Grenelle de l'environnement pour impulser une régulation des nuisances lumineuses. Issu de la loi Grenelle 2 de 2010, l'article L. 583-1 du Code de l'environnement pose le principe d'une régulation des émissions de lumière artificielle par le biais de prescriptions. Depuis 2013, des plages horaires d'extinction de certaines installations lumineuses sur les bâtiments non résidentiels ont été imposées (de 1 heure à 7 heures du matin).

Pourtant, le dispositif mis en place par le gouvernement ne couvrait pas l'ensemble des installations lumineuses, si bien que le Conseil d'État s'est résolu, en 2018, à la demande de FNE et d'autres associations, à condamner l'État pour carence dans la limitation des pollutions lumineuses, notamment pour ce qui concerne l'éclairage public. En conséquence, un arrêté du 27 décembre 2018 est venu compenser ces lacunes et compiler les prescriptions applicables à l'espace public comme privé, en fonction d'une typologie d'installations, tout en prévoyant des dérogations.



Celui-ci fixe des prescriptions techniques générales, concernant notamment les niveaux d'éclairages, la température de couleur et l'orientation de l'émission.

On peut citer l'entrée en vigueur au 1er janvier 2020 d'une interdiction des luminaires orientés vers le ciel, quels qu'ils soient. Nous rappelons qu'une proportion inquiétante des éclairages publics et des installations présentes à l'entrée des villes ou dans les ZAC sont actuellement en infraction.

Le label « Ville et villages étoilés »

D'autres outils juridiques permettent d'atténuer la pollution lumineuse, comme les règlements locaux de publicité, qui permettent de réguler la publicité lumineuse, en interdisant, par exemple, les écrans vidéo-publicitaires. La limitation des nuisances lumineuses passe également par l'inclusion de « trames noires » dans les documents de planification, comme le SRCE.

Enfin, le label « Villes et Villages étoilés » constitue un outil de régulation intéressant, mais limité dans la mesure où il repose sur la bonne volonté des communes et que la pérennité du label n'est pas assurée en raison des aléas conjoncturels politiques et des regroupements de communes.

Ainsi, un droit de la nuit a le mérite d'émerger en France, avec des outils variés et intéressants, mais limités par deux considérations d'importance. D'une part, les sanctions se révèlent trop peu dissuasives (contravention de 4^e classe) et, d'autre part, force est de constater que, depuis 2013, la réglementation est restée lettre morte à défaut de volonté politique de la mettre en application.

Une mise en œuvre trop hésitante de la réglementation

C'est pour pallier cette déficience que FNE Ile-de-France se lance dans des opérations « chasse à la pollution lumineuse » au cours desquelles des bénévoles sillonnent les rues de leur ville pour relever les différentes installations illégales et les commerces ne respectant pas les obligations d'extinction après une heure du matin.

Il s'agit de se focaliser sur des points précis de la réglementation – l'obligation d'extinction des vitrines entre une heure et 7 heures du matin et celle des enseignes lumineuses entre une heure et 6 heures – et d'en demander le respect aux autorités chargées du contrôle.



© Olivia Prost

Notre rôle est avant tout de « mettre la lumière » sur les nuisances lumineuses et le manque de diligence des acteurs censés appliquer la réglementation.

Ces opérations ont une visée pédagogique et permettent également d'informer le grand public, autant que de dialoguer avec les commerçants et les mairies.

Les effets de la pollution lumineuse sont trop importants pour être considérés comme une incidence négligeable et inéluctable de l'activité humaine.

Maxime COLIN
Chargé de mission juridique de FNE Ile-de-France



© Maxime Colin



© Collectif Vélo IDF
© Stock-photo.com

BIENTÔT UN « RER VÉLO » EN ILE-DE-FRANCE

Seulement 2% des déplacements se font à vélo, aujourd’hui, en Ile-de-France. Réunies au sein du Collectif Vélo Ile-de-France depuis moins d’un an, trente-quatre associations regroupant 4 000 adhérents relèvent le défi de développer cette part modale avec l’objectif d’atteindre un déplacement sur six à vélo en 2030. Partant du principe que l’automobile pour tous et pour tous les déplacements n’est pas la solution, que les transports en commun sont de plus en plus saturés et que de plus en plus de personnes souhaitent se déplacer à vélo, le Collectif propose la création d’un RER V.

Le RER V est une infrastructure cyclable de haute capacité permettant d’assurer des déplacements sécurisés, rapides et efficaces des cyclistes franciliens. Alors que l’Ile-de-France dispose déjà de nombreux aménagements cyclables, ceux-ci sont souvent de mauvaise qualité et toujours discontinus, faute d’une cohérence régionale. Le Collectif Vélo Ile-de-France ambitionne de mettre autour de la table l’ensemble des partenaires pour transformer ces confettis de pistes cyclables en réseau structurant.

Une infrastructure régionale

Le RER V comprend donc neuf lignes continues permettant de traverser l’Ile-de-France et de se déplacer de banlieue à banlieue grâce à des lignes circulaires. 650 km de pistes cyclables haute capacité dans un réseau structu-

ré. Déjà présent sur 45 % des voiries empruntées, ce réseau doit être construit ou amélioré grâce à un financement de 500 millions d’euros (2 % du projet Grand Paris Express). Vous pourrez ainsi partir de Cergy pour rejoindre la Défense et entrer dans Paris avec la ligne A puis prendre la ligne E pour descendre sur Malakoff jusqu’à Massy, le tout sur une infrastructure sécurisée. Si les trajets de moins de 3 km (10 minutes de vélo, 50 % des trajets franciliens) pourront être faits à vélo, les trajets longue distance deviendront eux aussi possibles.

Une initiative associative

Cette infrastructure a été conçue par le Collectif sur la base des propositions des différentes associations. Cette démarche originale qui part du terrain a permis de construire en moins de six mois

un schéma cohérent, souhaité par les Franciliens. Le projet fait aujourd’hui l’objet d’une prise en compte par les différentes instances, Région Ile-de-France, départements, Métropole du Grand Paris, Ile-de-France Mobilités.

Le RER V passe chez vous !

Cette nouvelle infrastructure passe sans doute par ou près de chez vous (retrouvez le tracé précis sur www.rerv.fr). Pour arriver à la construire, le Collectif Vélo Ile-de-France a besoin de vous pour faire connaître le projet et motiver vos élus locaux. Nous comptons sur vous... #RERV.

François-Xavier MONACO
Membre du Collectif Vélo Ile-de-France – Équipe RER V

LES EAUX DU PLATEAU DE SACLAY

ALIMENTERONT-ELLES À NOUVEAU VERSAILLES ?

Dans l'article du *Liaison* de décembre-janvier 2014 « Le réseau d'étangs et de rigoles du plateau de Saclay va réalimenter les fontaines de Versailles », nous annoncions que ce chantier de restauration était lancé et devrait prendre une dizaine d'années.

Petit rappel. En 2001, Alain-Victor Marchand, président du SIAVB (Syndicat intercommunal de la vallée de la Bièvre) et du SYB (Syndicat Yvette-Bièvre), lance les « états généraux des Rigoles » au château de Versailles. Une étude détaillée est réalisée par Prolog Ingénierie suivie d'un contrat de financement de cette restauration signé en 2007 entre les divers partenaires territorialement concernés : AESN, Région Ile-de-France, départements Essonne et Yvelines et les communes traversées par le réseau. Outre l'alimentation par simple gravité des fontaines de Versailles, les multiples intérêts de ce réseau en font un exemple remarquable de gestion de l'eau. Pour la fertilité des terres agricoles, considérées comme étant parmi les meilleures d'Europe, pour le maintien de corridors écologiques, pour le maillage de circulations douces, mais aussi pour lutter contre les inondations sur le plateau et les vallées environnantes : la Bièvre, l'Yvette et la Mérantaise.

À ce jour, les principales rigoles ont été entretenues ainsi que les chemins de dimension suffisante pour permettre leur entretien avec des moyens mécaniques. L'état des aqueducs souterrains ne pose pas de problèmes majeurs.



Quant à l'aqueduc aérien, les « Arcades de Buc », pour la traversée de la vallée de la Bièvre, cette merveille architecturale est dans un état de conservation remarquable.

Enfin, l'aménagement de la traversée de la commune de Versailles par une tuyauterie transitant par les étangs Gobert et le potager du Roi est en attente de décision !

La raison principale de ce blocage est la multiplicité des intervenants et le manque d'un coordinateur. Mais les dernières lois concernant la gestion de l'eau (GEMAPI, NOtre...) clarifient les compétences en la matière. Et depuis le 1^{er} janvier 2020, les compétences des communes ont été transférées aux communautés.



Concernant le financement, les rigoles étant cartographiées comme des cours d'eau, une grande partie est assurée par la taxe affectée GEMAPI, pour la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations. Des ressources supplémentaires peuvent être trouvées, si on utilise ces équipements pour d'autres usages. C'est le cas des chemins le long des rigoles, qui fournissent un excellent réseau de circulations douces. Ils peuvent aussi être utilisés pour le transport de l'énergie et d'informations : câbles, fibres optiques ...

Parmi les institutions territorialement concernées par ce projet : l'État, dans le cadre de l'OIN du campus universitaire et les communautés d'agglomération du plateau de Saclay (CPS), Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) et de Versailles Grand Parc (VGP), seule cette dernière semble n'y voir actuellement aucun intérêt.

Or, vu sa situation de dernier maillon de ce réseau gravitaire, la participation de VGP est déterminante pour la réalisation de cette opération.

Gérard DELATTRE
ADER
ader-saclayversailles.com



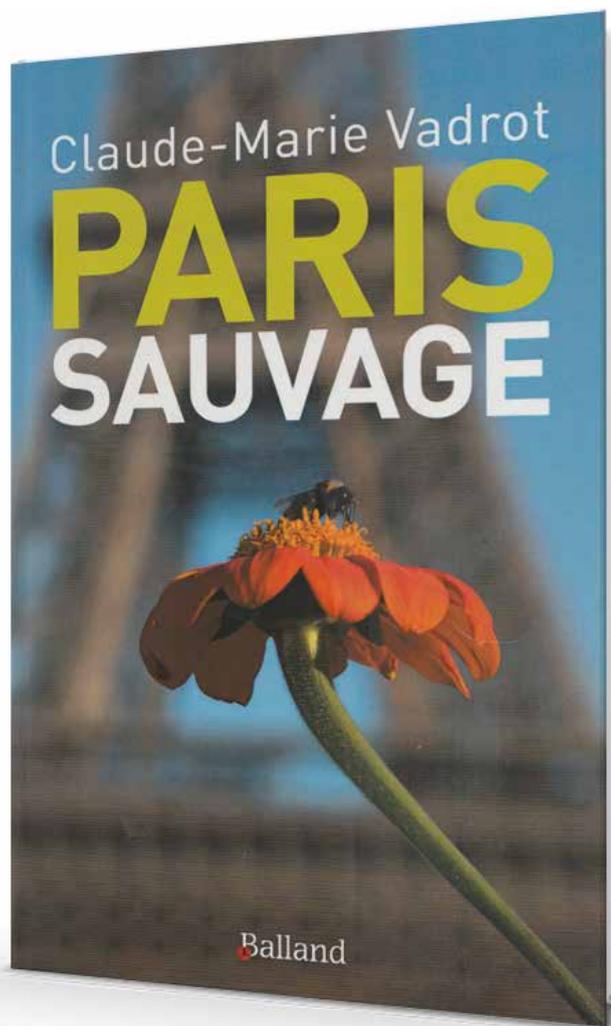
LE RETOUR DE LA NATURE

DANS PARIS

Pour montrer à quel point la nature a changé dans la capitale, Claude-Marie Vadrot fait appel aux souvenirs de son grand-père pêchant dans la Seine à la fin du mois d'août 1944, tandis que le général de Gaulle célébrait la victoire dans Notre-Dame. En ce temps-là, toutes les usines étant fermées ou détruites, les saumons pouvaient remonter à nouveau le fleuve. Cela ne dura pas et la Seine redevint vite un égout dans lequel, dans les années 1980, ne survivaient que trois ou quatre espèces. En 2020, les pêcheurs sont de retour et guettent 35 espèces de poissons, avec un nouveau venu : le silure que Brigitte Bardot accusa un jour, faussement, de manger tout cru les caniches du bois de Boulogne...

Espèce après espèce, des oiseaux aux fleurs en passant par les fouines, les hérissons, les insectes, les grenouilles, les renards, les chauves-souris, l'auteur fait le compte des retours et surtout de ses rencontres avec la faune et la flore qui reprennent pied dans une capitale qui non seulement leur est de plus accueillantes avec ses parcs, ses jardins et ses squares, mais survivent plus facilement grâce à la disparition depuis quelques années de l'usage de tous les pesticides.

De surprises en rencontres, comme celle, un soir, d'un renard place de la République ou d'une orchidée sur les bords de la voie Georges-Pompidou pas encore rendue aux piétons, se dessine le portrait d'une cité où la nature reprend peu à peu beaucoup de ses droits ; à chaque fois qu'un espace est libéré ou créé. Avec la complicité de la majorité des Parisiens.



Y compris dans les nouveaux espaces comme la coulée verte René-Dumont, une création récente reliant la Bastille au Bois de Vincennes en traversant le 12^e arrondissement sur le viaduc qui accueillait auparavant une ligne de chemin de fer. Avec le même succès naturel connu par l'ancienne Petite Ceinture qu'il ne faudrait pas que la ville de Paris, explique ce spécialiste de la nature et de l'écologie, transforme peu à peu en objet touristique ; aux dépens du retour spontané de la nature au point d'avoir permis l'installation de plusieurs centaines de ruchers d'où les abeilles partent butiner en croisant les coccinelles également de retour...

Le bureau de FNE Ile-de-France

Paris Sauvage de Claude-Marie Vadrot, Edition Balland, 142 pages, 14€



LiAison

Edité 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 : février 2020

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



Prix de vente du numéro : 5 euros