



## Sommaire

**ASSOCIATIONS** : EVA et Les Hérissons de Courdimanche p. 2 et 3

### URBANISME

- Persan : ZAC du Chemin herbu refusée p. 3
- Gonesse : urgence climatique : pas de béton, du blé p. 4 et 5
- Schéma d'aménagement Plaine de France Est, refusé p. 6
- Domont : quatre ans pour faire respecter l'urbanisme dans les sites inscrits p. 7
- L'Isle-Adam : une marina dans une zone humide p. 8
- Vauréal : pas de constructions dans les espaces boisés p. 9

### DOSSIER FRET MULTIMODAL

- Le canal Seine-Nord Europe : grand projet inutile ou non ? p. 10
- Le port d'Achères Oui, mais p. 11
- Fret ferré sur la ligne J : sous conditions p. 12

### LIAISONS FERRÉES

Courdimanche : quand les citoyens prennent en main leur cadre de vie p. 13

### DÉCHETS

Inquiétude à Vémars sur un projet de stockage de déchets inertes et de méthanisation p. 13

### ESPACES NATURELS

En 2015, enquête sur le périmètre étendu du PNR Oise-Pays de France, un enjeu majeur pour les communes p. 15

### FAUNE

La chevêche, notre petite chouette toute de sagesse p. 16

## Acharnement

par Bernard Loup,  
président de Val-d'Oise Environnement



**Dans la nuit du 25 au 26 octobre, Rémi Fraisse, vingt et un ans, jeune naturaliste passionné de botanique, a été tué à l'occasion d'une manifestation contre le projet de barrage à Sivens, dans le Tarn. Rémi était bénévole à Nature Midi-Pyrénées, une association du mouvement France Nature environnement, la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement, dont VOE est aussi membre. En rendant hommage à Rémi, nous pensons aussi au grand projet inutile imposé du Val-d'Oise, Europacity. Dans le Tarn, des élus s'acharment depuis quarante ans à construire un barrage de 12 m de haut pour cultiver du maïs, d'autres dans le Val-d'Oise veulent ériger un temple de la consommation, là où pousse le maïs sans irrigation. Ici comme à Sivens, les mêmes méthodes pour passer en force : concertation alibi, enquêtes publiques sans mise en débat des projets alternatifs et sans prise en considération du rapport du commissaire enquêteur, déploiement des forces de l'ordre, comme le 20 septembre, à Gonesse pour faire respecter le diiktat du maire reléguant les marcheurs à la périphérie de la ville, toute-puissance d'élus qui dénie le droit d'expression aux élus et aux citoyens de collectivités voisines, déclaration d'utilité publique signée pour les projets les plus inutiles, étude d'impact incomplète... Dans ces conditions les opposants seront de plus en plus nombreux.**



FESTIVAL PIAF, À PIERRELAYE, LE 10 MAI 2014  
LORS DU DÉBAT SUR TAFTA.



ALTERNATIBA : LES DÉBATS, 21 SEPTEMBRE 2014  
LIRE PAGES 4 ET 5.



20 ANS DU PNR OISE-PAYS DE FRANCE,  
À ORRY-LA-VILLE, LE 5 OCTOBRE 2014.



PROCÈS 1 000 VACHES, AMIENS,  
28 OCTOBRE 2014.

### AGORA 95

Bulletin de liaison de Val-d'Oise Environnement

Association loi 1901  
déclarée sous le n° 2/04912  
le 27 juillet 1992

Contact : Bernard Loup,  
président de VOE  
19, allée du Lac 95330 Domont

Tél. : 01 39 35 00 50  
contact@valdoise-environnement.fr  
www.valdoise-environnement.fr

Directeur de la publication :  
Bernard Loup  
Coordonnatrice : Dominique Védry  
ISSN 1252-0365  
Imp. Stip - Domont

### Iasef propose un débat autour du film de Pierre Rabhi Au nom de la terre

**Jeudi 27 novembre 2014**  
à L'Isle Adam - 20 H 30  
Place du Pâtis

Projection du film  
**Au nom de la terre**  
de Marie-Dominique Dhelsing

Débat sur la  
L'agriculture biologique

RENSEIGNEMENTS IASEF  
07 71 17 73 91 contact@iasef.fr www.iasef.fr

## Environnement et Cadre de Vie à Argenteuil



**IL ÉTAIT** une fois un petit groupe d'habitants de deux quartiers d'Argenteuil, qui se retrouvaient régulièrement pour mener des actions liées à l'amélioration de leur cadre de vie et qui ont finalement décidé de créer une association en février 2000. Tout d'abord appelée Association Bellevue-Volembert, du nom des deux quartiers des habitants fondateurs, elle a évolué, en 2004, vers Environnement Volembert Argenteuil en raison des sujets que plusieurs de ses membres ont suivis. Et c'est en 2012 qu'elle est finalement appelée Environnement et cadre de vie à Argenteuil, puisqu'elle agit dans ces différents domaines, sur l'ensemble de la ville.

Un des tout premiers sujets fut, en 2001, le remblaiement d'une ancienne carrière dite « Sovérini ». Ensuite, l'association a suivi la construction du 9<sup>e</sup> collège de la ville, qui a nécessité la dépollution du terrain sur lequel il a été construit, puis l'implantation d'immeubles de logements dans une zone pavillonnaire avec la mise en place d'une commission de suivi.

La connaissance de chacun a permis d'élargir le champ des activités à celles de l'urbanisme et de participer aux instances mises en place pour les différents risques : mouvements de terrain, inondation, technologiques.

À l'occasion des semaines du développement durable, l'association a organisé des expositions sur les thèmes de l'énergie, de l'eau et de son assainissement, des déchets, du réchauffement climatique, de la biodiversité... en s'appuyant sur les supports d'expositions réalisés par le conseil général du Val-d'Oise, de l'Arene, de l'Ademe ou encore de Fondaterra et elle a participé aux événements de ces organismes dans les domaines de l'environnement.

La sensibilisation des habitants est primordiale et l'association interpelle régulièrement les différents représentants de l'État, maires et députés, pour leur rappeler leurs obligations d'information de la population, notamment en matière de risques. Et elle aurait souhaité, sans y être encore parvenue, développer l'éducation à l'environnement et au développement durable auprès des jeunes publics.

L'association, en 2002, avait adhéré à Ile-de-France environnement ; en 2014, elle a rejoint Val-d'Oise environnement. Le président d'EVA est devenu membre de son conseil d'administration et de son bureau. Le partage des expériences est très important et aborder ces sujets selon différentes échelles de territoires, aussi.

EVA ■■■

EVA 52, RUE DU MOULIN-SARRAZIN 95100 ARGENTEUIL

CONTACT : ALAIN HÉRIN 06 14 01 17 72 association.e.v.a@sfr.fr

## PERSAN : La zone commerciale du Chemin Herbu refusée par la CNAC<sup>1</sup>

<AU PRINTEMPS dernier, le projet de zone commerciale du Chemin herbu, à Persan, avait obtenu un avis favorable de la CDAC<sup>2</sup> du Val-d'Oise. Ce projet est situé en limite de la zone commerciale de Chambly, elle-même en cours d'extension.



À la suite de cette décision, Val-d'Oise environnement, le Roso (Oise) et Haut Val-d'Oise écologie avaient déposé un recours auprès de la CNAC. Celle-ci s'est réunie le 1<sup>er</sup> octobre et le 23 octobre. Elle a décidé de refuser la création de cette nouvelle zone commerciale avec l'extension de la galerie marchande et du parking du Leclerc, de Chambly, sur cette zone.

Les associations pour contester ce projet ont développé ces arguments :

- ➔ destruction de 20 hectares de terres agricoles,
- ➔ importance des surfaces de parking non enterré,
- ➔ inadaptation de la desserte routière locale transfor-

mée en voirie pour la zone commerciale,

➔ absence de transport en commun et de circulations douces,

➔ impact sur la situation déjà difficile du commerce de centre-ville de Persan et de Beaumont-sur-Oise.

L'aménagement du territoire à la frontière des deux départements Oise et Val-d'Oise ne peut être vu que de façon globale, ce qui a amené les associations des deux départements à se regrouper dans ce dossier.

Par sa décision, la CNAC a rappelé au respect des règles d'implantation commerciale, dont la CDAC n'avait pas tenu compte.

Si les porteurs du projet peuvent désormais faire appel de cette décision auprès de la cour d'appel de Versailles, pour les associations\*, cette première victoire est décisive.

1. CNAC : COMMISSION NATIONALE D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL.

2. CDAC : COMMISSION DÉPARTEMENTALE D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL.

3. RFF : RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE.

\*VOE, Roso (Regroupement des organisations de sauvegarde de l'Oise), Haut Val-d'Oise écologie.

\*\* Lire Agora n° 23 octobre 2010 et n°29 octobre 2013.

### Coupe d'arbres sauvages dans la ville : ça continue\*\*

Malgré des autorisations non délivrées, et même des interdictions de coupes d'arbres, malgré la mobilisation des associations, de riverains, de la presse locale qui s'en est fait l'écho, la municipalité n'en fait qu'à sa tête et continue les coupes d'arbres : cimetière, berges de l'Oise et places publiques. C'est en circulant dans la ville que l'on fait, consterné, cet ahurissant constat. Alors que terres agricoles et espaces verts sont de plus en plus vitaux, certaines municipalités se croient exemptes de devoir préserver ce qui fait une part de leur attrait et de leur vie.

### PLU : Minore\*\*

Dans un autre quartier de la ville, il faut se battre contre un permis de démolir, et de construire, sur un site amianté, pour lequel un avis défavorable a été émis en conclusion d'une enquête publique, et signalé en préfecture.

Où va cette ville ? Que veulent ceux qui la dirigent, sinon augmenter sa population de 80 % à moyen terme ! Cette ville doit conserver sa spécificité de ville limitrophe de la grande couronne vers la Picardie, ville au riche passé ouvrier et au caractère encore rural.

PHILIPPE SANDRE, HAUT VAL-D'OISE ÉCOLOGIE ■■■

## Les Hérissons de Courdimanche



L'ASSOCIATION les Hérissons de Courdimanche a été créée en janvier 2014, à la suite de la découverte du projet d'installation d'un garage de RER A. Elle a fédéré, à ce jour, 204 adhérents. Son site

Internet, sa chaîne YouTube et sa page Facebook totalisent de l'ordre de 1 000 connexions uniques par mois.

L'association a pour objet d'agir pour la préservation et l'amélioration du cadre de vie sur le territoire de Courdimanche dans toutes ses diverses composantes : diversité de la faune et de la flore, qualité des pay-

sages et des sites, qualité de l'eau, de l'air, des sols, prévention et réduction des nuisances sonores ou lumineuses, des vibrations, maîtrise et contrôle de l'urbanisme et de la qualité architecturale, conditions de circulation et de stationnement, transports collectifs.

Elle a organisé plusieurs manifestations, réalisé moult tractages, écrit des centaines de courriers, publié deux newsletters, distribué 30 000 flyers aux usagers du RER A, interpellé tous les maires, députés et sénateurs concernés par le RER A...

LES HÉRISONS DE COURDIMANCHE ■■■

Lire page 13 et Agora 30, d'avril 2014.

LES HÉRISONS DE COURDIMANCHE  
30, ALLÉE DE LA CHANDELLE  
95800 COURDIMANCHE  
www.hérissons.fr



## Alternatiba-Europacity : Contre le bétonnage et pour le climat

**Première manifestation d'Alternatiba Ile-de-France, les 20-21 septembre, dans un champ du triangle de Gonesse, là où la famille Mulliez veut implanter Europacity...**

*En 2015 doit se tenir la conférence pour le climat, dite COP 21, pour tenter, une fois de plus, de maintenir le réchauffement de la Terre en dessous de l'augmentation des 2° fatidiques, dont nous approchons terriblement. Elle se tient au Bourget, un aéroport énergivore et dimaticide, qui ne sert à transporter que deux passagers par vol.*

*Alternatiba Ile-de-France, Val-d'Oise Environnement et le Collectif pour le triangle de Gonesse ont choisi ce lieu symbolique pour lancer la première manifestation des villages Alternatiba.*

*L'idée des villages Alternatiba est née à Bayonne, d'une manifestation pour protester contre le réchauffement climatique qui a réuni 10 000 personnes en octobre 2013. C'est la réponse trouvée par les Basques pour donner une suite à la conférence de Copenhague de 2009, qui a lamentablement échoué.*



LA BANDEROLE DE L'ASSOCIATION VIVRE MIEUX ENSEMBLE À AULNAY.

PIERRE BARAT



ENTRAÎNÉS PAR LA FANFARE INVISIBLE, ILS ONT MARCHÉ VERS LE CENTRE-VILLE, MÊME QUAND LA GRÊLE EST TOMBÉE.

PIERRE BARAT



ASSOCIATIONS, STRUCTURES POLITIQUES, CITOYENS ONT MANIFESTÉ CONTRE LES PROJETS INUTILES ET GOUFFRES FINANCIERS.

PIERRE BARAT

LA CAPITALE apparaît bleutée à l'horizon, à peine à 15 km des 700 ha de champs. Un projet d'urbanisation menace ce triangle agricole de Gonesse : Europacity, projet porté par la famille Mulliez (Auchan, Leroy Merlin, Kiabi, etc.) veut y installer 80 ha de boutiques, de cinémas, de spectacles-expositions, un parc nautique et, cerise sur le gâteau, une piste de ski *indoor*... Si cela n'est pas un grand projet inutile... pour tous et carrément nocif pour le climat !

Si nous voulons gagner la bataille du climat, ce n'est pas en développant de tels projets, bien au contraire. Le projet énergivore, climaticide, va détruire de très bonnes terres céréalières, alors même que l'Ile-de-France n'est pas autonome pour son alimentation. La logique du « développement durable » et des solutions auxquelles devrait tendre cette COP 21 serait de ne pas retenir de tels projets qui vont dans le sens opposé à celui recherché : ne pas augmenter le réchauffement de la Terre. Les océans, les forêts, les espaces agricoles et naturels y contribuent en capturant le carbone, en permettant la régulation du climat, un bon drainage contre des événements pluvieux intenses (et on en a connu un justement ce week-end-là)... Il faut les préserver.

### L'événement a réuni environ 700 personnes sur les deux jours

La marche du samedi organisée par le CPTG contre le projet Europacity a été festive, musicale, vivante, colorée, imaginative. Le dimanche, les débats sur la nécessité pour les citoyens de se réapproprier les décisions sur le climat, sur la gestion de la ville, sur les transports ont été riches.

Les Français, les Franciliens ont conscience de ces enjeux. Le système politique leur donne les moyens de s'exprimer lors d'élections. Ensuite, toutes les décisions se prennent sans eux. Les enquêtes publiques ne sont là que pour tester l'acceptation ou la résistance aux projets, comme le pensent certains responsables.

Il faut que les citoyens s'emparent des lieux où on peut dire sa vision du monde de demain. Les Villages Alternatiba en seront un moyen en 2015.



## Europacity un symbole et une vision à court terme

Ce projet comme ceux de Notre-Dame-des-Landes, des Mille Vaches à Amiens, du plateau de Saclay, de la ferme des Bouillons (Rouen), d'Oxylane (Orléans), le barrage de Sivens, (Tarn), sont symboliques d'un système politique aveugle dont la seule idée repose sur la croissance. Pour développer cette fuite en avant, il faut produire plus, consommer plus et utiliser au maximum la ressource naturelle sans se soucier réellement de l'avenir et du réchauffement de la planète que cette logique économique induit. Ce ne sont pas des projets d'avenir, mais des projets mortifères que ces entreprises développent.

À côté d'eux, les agriculteurs qui défendent leur droit à continuer à travailler cette terre parce qu'ils aiment ce triangle de 700 ha de terres, malgré tous ses défauts (aéroports, grands axes routiers, etc.) pèsent de peu de poids. Ils ont besoin du soutien de la population. C'est le message que des personnes venues, parfois de loin, ont voulu donner par leur présence au côté des agriculteurs et du CPTG.

Ce message, le maire de Gonesse ne semble pas l'entendre. S'il a autorisé la manifestation Alternatiba, il a tout fait pour empêcher la marche du samedi refusant, la veille, le parcours négocié depuis juin avec les autorités et validé avec les forces de police.

### EMPLOIS

Leur nombre est toujours surévalué : il comprend les emplois liés à la construction du projet et qui disparaîtront ensuite, mais ne déduit jamais les pertes liées aux petits commerces de centre-ville, ni ceux des centres commerciaux existants. Les postes à pourvoir exigent des diplômés ou la connaissance de langues que les jeunes chômeurs locaux ne détiennent pas toujours.

### COMMERCES

Quand bien même les Gonessiens écouterait les sirènes les appelant à consommer : ils n'en ont pas les moyens. Les centres commerciaux situés à moins de cinq kilomètres l'un de l'autre, Aéroville-Roissy et O'Parinor-Aulnay, sont déjà en très forte concurrence. Mettre entre les deux EuropaCity est un non-sens. Et l'aménagement du Triangle, pour exister, a besoin d'une gare en plein champ qui va coûter à la collectivité 600 M€\* et ne desservira que le projet du triangle.

\* Sans compter barreau ferré et BHNS, soit 1 Md€ au total, ni la modification du BIP et autres axes... qui ne seront pas payés par Europacity.

D'autres élus commencent à réfléchir à une autre vision de l'aménagement du territoire : leurs propres surfaces commerciales sont sinistrées, la sacro-sainte consommation n'est plus d'actualité pour trop de leurs concitoyens. Ainsi, le conseil général du 93 vient de voter un vœu à la majorité (PS-PCF-EELV) (abstention UMP et UDI pour une question de forme), défavorable à ce genre d'aménagement destructeur de l'environnement et ne correspondant pas à l'attente des populations. Le conseil municipal de Tremblay-en-France a voté, à la majorité, un vœu allant dans le même sens et celui le même de Blanc-Mesnil (93) l'a voté à l'unanimité. À l'opposé, le CG du Val-d'Oise vient de réaffirmer, lors de la séance du 17 octobre, à l'unanimité, son soutien à ce projet espérant toujours les 11 500 emplois qu'on leur fait miroiter et les mannes financières qui peuvent accompagner ce projet. Ils estiment n'avoir pas perçu autant d'aides que leurs voisins tout en étant aussi sinistrés que le 93 et dénie aux élus de ce département le droit à s'exprimer sur un aménagement du Val-d'Oise qui, pourtant, impacterait leur économie. C'est une vision très étroite de l'aménagement du territoire et sans doute une des raisons pour lesquelles les contrats de développement territoriaux ont tant de difficultés à avoir une cohérence...

CPTG - VOE ■ ■ ■



PIERRE BARAT



JACQUELINE HOCQUELOUX

La manifestation organisée par Alternatiba IDF, VOE et le CPTG était soutenue par FNE, IDFE, Environnement 93, La Confédération paysanne, les Amis de la conf., Terre de liens, le Gab, Les Amis de la Terre, Agir pour l'environnement, Réseau Action Climat, Coordination Eau IDF, Enercoop, Attac, Greenpeace, Naturellement l'environnement, Solidaire, EELV, le Parti de gauche, Ensemble, Nouvelle Donne, Politis, avec une aide du CR d'IDF et de la ville de Tremblay-en-France.



# Le Scot<sup>1</sup> du Sievo<sup>2</sup> est annulé suite à l'avis défavorable de la commission d'enquête

**L'avis de la commission d'enquête a été défavorable.**

**Les élus ont décidé de dissoudre le Sievo<sup>2</sup>.**

**Le Scot de 2006 est annulé. Le seul document qui s'applique aux communes est désormais le Sdrif. Actuellement, le rapport de la commission d'enquête n'est pas sur le site du Sievo.**

1. SCOT : SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE.

2. SIEVO : SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ETUDES ET DE PROGRAMMATION POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'EST DU VAL-D'OISE.

3. PRIF : PERIMETRE REGIONAL D'INTERVENTION FONCIERE.

4. SDRIF : SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE.

5. PLU : PLAN LOCAL D'URBANISME.

6. EPA : ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT.

Consulter les conclusions de la commission d'enquête sur le site de VOE.

\*Val-d'Oise Environnement [valdoise-environnement.fr](http://valdoise-environnement.fr)

- Collectif pour le Triangle de Gonesse [voe95.fr/cptg](http://voe95.fr/cptg)

- Les Amis de la Terre 95 [amisdelaterre.org/valdoise.html](http://amisdelaterre.org/valdoise.html)

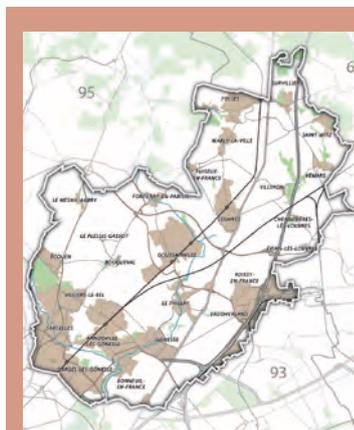
- Association de défense de la forêt d'Ecouen et d'éducation à la nature [foretdecouen.over-blog.com](http://foretdecouen.over-blog.com)

APRÈS un long processus sans aucune exemplarité, et sans information dans la presse, les élus du Sievo ont décidé la mise en enquête publique du Scot, du 26 juin au 25 juillet 2014, période propice à d'autres préoccupations que l'aménagement du territoire. C'est donc sans surprise que la commission d'enquête n'a reçu qu'un faible nombre d'avis. Une seule commune sur les vingt-cinq a répondu, Sarcelles, et, encore, de façon fort laconique.

## Avis défavorable des associations

Les associations\*, chacune avec sa spécificité, ont émis des avis défavorables (à consulter sur leurs sites\*) en soulignant le décalage entre l'expression des orientations générales et leur traduction dans les projets d'aménagement.

Par exemple, pour ce qui concerne **les espaces agricoles et la pérennité des exploitations** : elles dénoncent l'objectif non vertueux des élus avec la décision d'investir 20 millions d'euros d'argent public pour chasser l'agriculture sur 90 hectares, à Roissy, au profit d'un golf, dans un Prif<sup>3</sup>. Mais, aussi, elles refusent l'insistance du maire de Gonesse de porter le projet Europacity et le mitage de l'espace agricole pour des zones d'activités communales au lieu de réhabiliter les friches d'anciennes zones d'activités.



**Le territoire du Sievo en quelques chiffres :**

- 25 communes
- 2 établissements publics intercommunaux
- 252 547 habitants
- 162 926 emplois
- 89 534 logements.

**Le territoire du Scot du Sievo s'étend sur 17 400 hectares dont 64 % d'espaces naturels (3,2 % de bois et forêts et 51 % de cultures), et 36 % d'espaces urbanisés.**

Les communes de l'est du Val-d'Oise proches de Roissy sont regroupées dans le Sievo. L'objet principal de ce syndicat est d'établir et de mettre en œuvre le Scot en tant que document de référence. Le Scot est un pont entre les directives régionales issues des orientations du Sdrif et le contenu local des PLU<sup>4</sup>, de portée communale. Le Sievo couvre les communes de deux communautés d'agglomération, Roissy-Porte de France et Val de France (de Garges-lès-Gonesse à Fosses et d'Ecouen à Vémars). Le territoire du Sievo fait partie du périmètre d'intervention de l'EPA<sup>6</sup> Plaine de France qui couvre également l'ouest de la Seine-Saint-Denis (notamment Saint-Denis, Aulnay-sous-Bois, Tremblay-en-France) et le nord de la Seine-et-Marne. Il englobe le pôle métropolitain de l'aéroport de Roissy et la partie valdoisienne de son bassin, dont la zone d'influence s'étend aussi au-delà de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, sur le sud de l'Oise et l'ouest de l'Aisne.

## Plus exceptionnel : l'avis défavorable de la commission d'enquête

Dans ses conclusions, la commission d'enquête exprime un avis défavorable et retient plusieurs griefs exprimés par les associations.

♦ Le refus du Sievo de réaliser une étude précise sur les **transports en commun** à une échelle dépassant le cadre territorial ainsi que sur les **circulations douces** et l'absence de réponse aux questions du public sur sa stratégie en matière de transports.

♦ La présence de projets qui paraissent localisés **en dehors** des zones autorisées par le **Sdrif**<sup>4</sup>.

♦ **L'incohérence des calculs de consommation des espaces agricoles** et naturels prévisibles, n'incluant pas les infrastructures de transports prévues, dont la liaison Roissy-Picardie.

♦ Le **refus de concertation sur des questions majeures** telles que les raisons de certains projets rajoutés de zones d'activités ; l'absence de perspectives de requalification des friches industrielles ; la dissémination excessive des projets (il est souhaité dans le Sdrif de « faire la ville sur la ville »).

♦ **L'absence** ou l'insuffisance des **réponses** du Sievo aux questions posées par le public sur sa stratégie sur **des thèmes majeurs** comme la formation, la qualification et l'emploi, la relation entre emploi et transports, la conciliation entre commerces de proximité et centres commerciaux.

## Un autre projet de territoire est possible

Plus généralement, nous observons que les communes ont tendance à additionner des positions locales (inscrites dans les PLU<sup>5</sup>), au détriment d'un intérêt collectif que devrait pourtant défendre le Scot dit « de cohérence »... Face à ce désaveu, les élus ont décidé la dissolution du Sievo. Est-ce à dire que chaque commune va conduire « sa » politique d'aménagement comme elle l'entend ? Les associations se sont, enfin, certes fait entendre sur la politique d'aménagement de cette partie de l'Ile-de-France, mais elles restent vigilantes : elles savent que les élus n'ont pas pour autant renoncé à leurs projets inutiles (Europacity, barreau ferré de Gonesse, gare du Grand Paris en plein champ à Gonesse, avenue du Paris, Dôme à Sarcelles, golf de Roissy...). Un autre projet de territoire est possible. C'est notre objectif de travail pour l'année 2014-2015. Notamment, lors du débat public sur Europacity, sans doute au printemps 2015.

CPTG - VOE - AMIS DE LA TERRE VAL-D'OISE - ADFEEN ■ ■ ■

# DOMONT : Quatre ans d'actions associatives pour faire respecter la loi dans un site inscrit !

urbanisme



BERNARD LOUP

EN 2006, une partie des bâtiments utilisés par le club de tennis de Domont a été vendue à une société : SARL Best. Ce bâtiment est situé en limite intérieure du site inscrit de la forêt de Montmorency\*, sur la commune de Domont. L'objectif de la SARL était de transformer le bâtiment en « salle multisport, discothèque et restaurant pour les sportifs et hommes d'affaires » présenté dans la presse locale comme « un tout nouveau concept qui lie business et sport ».

Les premiers aménagements, sans autorisation, ont consisté à abattre le rideau d'arbres qui cachait la vue du bâtiment à partir de la route départementale et garantissait son intégration dans le site inscrit. Puis, la SARL Best, pour être encore plus visible de la route, a apposé sur la façade une bâche de plus de 170 m<sup>2</sup>, particulièrement criarde, et a implanté devant le bâtiment deux palmiers en plastique orange fluo.

Après plusieurs tentatives pour obtenir un arrêté de non-opposition à la déclaration préalable des travaux déjà effectués, la SARL Best l'a finalement obtenu du maire de Domont, le 15 janvier 2010. Cette autorisation légalisait la pose de la bâche en façade, sans autorisation et en complète contradiction avec l'implantation du bâtiment en site inscrit.

Le 12 mars 2010, le Collectif Plaine de France Ouest a déposé auprès du tribunal administratif de Cergy-Pontoise, une requête en annulation de l'arrêté du maire. Et le tribunal administratif, considérant que « cette nouvelle façade, par ses dimensions, ses couleurs et ses motifs décoratifs particulièrement ostensibles, ne s'intègre pas au paysage forestier inscrit dans lequel le bâtiment est implanté », a annulé l'arrêté de non-opposition du maire à l'installation de la bâche, en date du 14 février 2012.

Plus d'un an après, aucune application du jugement n'étant effective et la SARL Best continuant des installations sans autorisation, comme un panneau publicitaire lumineux, le Collectif Plaine de France Ouest a décidé de déposer deux nouvelles requêtes auprès du tribunal administratif pour qu'il soit ordonné au maire de la commune de Domont d'exercer ses pouvoirs de police pour procéder ou faire procéder à l'enlèvement de la bâche et pour faire respecter le règlement du PLU applicable à la zone :

- ① supprimer les palmiers en plastique et les enseignes sur la clôture,
- ② planter une haie vive à feuillage persistant, suffisamment dense pour former écran en limite séparative de la voie publique, et planter des arbres de haute tige sur l'aire de stationnement.

## Le tribunal contraint le maire à faire appliquer la loi

Par son jugement en date du 24 juillet 2014, le tribunal administratif a décidé « d'enjoindre au maire de Domont de faire dresser un procès-verbal d'infraction en ce qui concerne les éléments de façade, les palmiers et l'absence de haie vive à feuillage persistant dans un délai de deux mois à compter de la notification du jugement et de transmettre sans délai ces procès-verbaux au ministère public. » (Notification du jugement au préfet du Val-d'Oise).

À l'automne 2014, la bâche a enfin été enlevée et des travaux sont en cours sur la façade (voir photo) toujours effectués sans déclaration préalable et autorisation du maire. Mais, cette fois, le maire a dressé procès-verbal sans attendre l'intervention des associations. Cependant, il a fallu attendre plus de quatre ans.

**Et il a fallu plus de quatre ans de procédure aux associations pour faire respecter les règles du Code de l'environnement et obtenir leurs applications. Le maire ne s'est jamais inquiété du manque de demande d'autorisation de travaux et n'a jamais dressé procès-verbal pour non-respect de la législation. C'est ainsi que sont apparus de surprenants palmiers orange fluo dans un site inscrit en forêt de Montmorency.**

**\*DONT LA CONSERVATION ET LA PRÉSERVATION PRÉSENTENT UN INTÉRÊT GÉNÉRAL AU SENS DE L'ARTICLE L.341-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT.**



BERNARD LOUP

**RÉHABILITATION EN COURS DE LA FAÇADE ; APRÈS AVOIR ÉTÉ PEINTS EN VERT, LES PALMIERS ONT FINALEMENT DISPARU.**

COLLECTIF PLAINE DE FRANCE OUEST ■ ■ ■



# L'ISLE-ADAM : Dernière grande zone humide détruite pour une marina

**Toujours la folie des grandeurs, penseront certains à l'annonce de la création de la marina que la ville de L'Isle-Adam souhaite la plus grande de l'Ile-de-France. Iasef a suivi le pré-projet et a émis une opinion lors de l'enquête publique visant une dérogation au Code de l'environnement sur les espèces protégées.**

**I. IASEF : INITIATIVES ET ACTIONS POUR LA SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FORÊT.**

L'UTILISATION de la zone délaissée par des anciennes gravières, entre le pont du Cabouillet et le Grand Val, est une idée ancienne. Un projet a été présenté aux Adamois lors d'une réunion publique, le 4 avril 2011. Il s'agit d'un port de loisirs (lire encadré).

La position de Iasef<sup>1</sup> a été d'accompagner le projet et d'être force de proposition en demandant :

- ☑ la réalisation d'une étude pointue du milieu pour faire un état des lieux de l'existant et de ce qui risque de disparaître,
- ☑ la réalisation d'une zone de compensation avec l'idée de maintenir à proximité faune et flore.

Le site du port n'étant pas qu'une zone humide, mais aussi un biocorridor, Iasef regrette vivement la destruction d'un milieu naturel riche en biodiversité, mais l'association pense que les mesures annoncées, avec l'emploi de « végétaux indigènes », permettront effectivement de maintenir une biodiversité de proximité.

## Un travail en amont avec les promoteurs

Lors des échanges avec la société Eiffage et la ville de L'Isle-Adam, Iasef a :

- ☑ insisté sur la nécessité de compensation des destructions des habitats des espèces protégées ;
- ☑ activement proposé un site pour la zone de compensation et son aménagement ;

sur 9 ha  
120 à 130 anneaux  
200-300 logements,  
Un hôtel d'une quarantaine de chambres,  
des commerces,  
des espaces publics  
intégrant 3 000 m<sup>2</sup>  
de parc boisé,  
plus de 900 places  
de parking  
une douzaine d'emplacements  
pour camping-cars  
une écluse entre le port  
et l'Oise



- ☑ demandé que cette zone soit mise en place avant les travaux du port pour accueillir les espèces impactées ;
- ☑ rappelé que les travaux devront s'effectuer à l'automne, hors des périodes de reproduction.

## Les engagements demandés au promoteur

### ☑ Chiroptères

Il est demandé que Eiffage pérennise un îlot de sénescence (vieux arbres) de 5,65 ha qui se trouve près de la zone portuaire et qu'elle facilite le transfert d'activités qui peuvent gêner la tranquillité des espèces. Cependant, cette zone ne sera pas suffisante. Aussi, il a été proposé que l'île de Champagne devienne un deuxième refuge. Cette île, propriété de la ville de L'Isle-Adam, comporte encore un bâtiment tout à fait propice à l'accueil des chiroptères. Une autre demande a concerné la réduction de l'éclairage nocturne et le remplacement des lampes à LED, émettant une lumière bleue nuisible pour le monde animal, par d'autres.

### ☑ Protection des espèces inféodées aux milieux humides

La richesse de l'amont de L'Isle-Adam est reconnue. Le recensement des mares du Val-d'Oise, effectué récemment, répertorie la vallée de l'Oise comme l'un des deux seuls réseaux de mares viables dans le département. Le triton crêté, le taxon patrimonial y sont présents à proximité des mares.

Mais, malgré toutes ces protections et préventions, il se peut que des espèces ne se réimplantent jamais comme le phragmite des joncs ou la rousserolle effarvate. Et si tous les oiseaux ne retrouveront pas leur habitat, d'autres pourront être attirés par un milieu source d'alimentation ou de possible reproduction.

## Mettre en place un comité de suivi

Si les compensations sont un moindre mal, il n'en demeure pas moins que la dernière grande zone humide au nord de L'Isle-Adam va être détruite

et qu'il faudra attendre un certain temps que la parcelle dite « réserve de biodiversité » commence à remplir sa fonction.

Et il serait souhaitable qu'un comité consultatif régulier suive les travaux et qu'y soient associées les associations de protection de l'environnement, comme Iasef.

IASEF ■■■

Iasef : Centre associatif Française-Bonn 14, rue Théodore-Prévost  
95290 L'Isle-Adam [www.iasef.fr](http://www.iasef.fr) LE DOSSIER COMPLET SUR LE SITE DE IASEF.

# VAURÉAL : Pour les 3 Tilleuls, pas de constructions sur un espace boisé

urbanisme

DEPUIS 2009, l'association les 3 Tilleuls, à Vauréal, se bat contre la construction de logements sur des terrains boisés. Le premier projet comprenait vingt-deux maisons individuelles et huit logements sociaux qui auraient dû être construits par le promoteur Kaufman and Broad. Le permis de construire avait été accordé par la mairie, mais la demande de défrichage avait été refusée par la DDT<sup>1</sup> car le projet ne respectait pas une bande inconstructible de 50 mètres autour des massifs boisés de plus de 100 hectares.

Depuis 2012, notamment grâce à l'action sans relâche des 3 Tilleuls, le projet a été proposé sur une surface plus petite. Seuls 3 700 m<sup>2</sup> seront constructibles, le reste, 6 060 m<sup>2</sup>, étant situé en zone non constructible en raison du massif boisé. La vente doit se faire au profit du bailleur social Domaxis. Le projet comporterait exclusivement des logements sociaux.

## Des espaces boisés à protéger

L'association des 3 Tilleuls ne s'oppose pas à la création de logements sociaux dans le village. Elle refuse que des logements, quels qu'ils soient (sociaux ou non), soient construits au détriment d'espaces boisés. Elle propose d'ailleurs à la mairie la réhabilitation de corps de ferme au cœur du village, ce que celle-ci refuse pour des raisons budgétaires.

Les 3 Tilleuls se sentent d'autant plus légitimes dans leur action que plusieurs documents d'urbanisme, supérieurs au PLU<sup>2</sup> dans la hiérarchie des normes, considèrent ces terrains dignes d'intérêt et de protection ainsi :

► Le commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique pour l'élaboration du Scot<sup>3</sup> de Cergy-Pontoise, en 2011, a émis un avis favorable à son approbation sous réserve de l'adoption des modifications nécessaires à la préservation et à la protection de l'ensemble de la trame verte recouvrant le secteur et son classement en zone naturelle non constructible (espace boisé classé art L. 130.1 et R 130-1 et suivants du Code de l'urbanisme ou Znieff<sup>4</sup>).

► Le 5 septembre 2013, la commission chargée de l'enquête publique menée dans le cadre du projet du SRCE<sup>5</sup> a recommandé dans son rapport, que soit menée une expertise dans ce secteur.

► Le 6 septembre 2013, la commission chargée de l'enquête publique menée dans le cadre du projet du Sdrif<sup>6</sup> a remis son rapport au président du conseil régional d'Île-de-France. Ces conclusions montrent que l'espace boisé de Vauréal est classé en sous-trame verte et jouxte un corridor à préserver ou à conforter.

## L'action des 3 Tilleuls depuis 2013

À l'automne 2013, l'association a déposé un recours, auprès du tribunal administratif, pour obtenir l'abro-



gation partielle du PLU de Vauréal, car celui-ci déclassé des parcelles auparavant classées en EBC<sup>7</sup>. L'audience devrait avoir lieu au début de l'année 2015.

En mars 2014, elle a informé la préfecture que, contrairement à ce que prévoit la loi, le PLU de Vauréal n'a pas été mis en compatibilité avec le Scot alors que trois ans se sont écoulés depuis son adoption, le 31 mars 2011. En septembre 2014, le conseil municipal a (enfin !) voté la révision du PLU pour tenir compte du Scot.

Grâce à sa vigilance, l'association a pu retarder la vente des terrains en obligeant la mairie (par l'intermédiaire de l'opposition) à retirer une note préparatoire au conseil municipal du 25 juin 2014. Cette note prévoyait la vente par la mairie des espaces boisés au bailleur social Domaxis, alors même qu'une partie de ces terrains n'appartient pas à la municipalité, mais à une personne privée.

## L'avenir

Sans attendre les résultats du recours contre le PLU, la mairie a relancé le projet de vente des terrains à Domaxis. Quant à l'association, elle est toujours en attente d'un rendez-vous avec la DDT.

LES 3 TILLEULS ■ ■ ■



1. DDT : DIRECTION DÉPARTEMENTALE DU TERRITOIRE.

2. PLU : PLAN LOCAL D'URBANISME.

3. SCOT : SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE.

4. ZNIEFF : ZONE NATURELLE D'INTERET ECOLOGIQUE ET FAUNISTIQUE.

5. SRCE : SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE D'ILE-DE-FRANCE.

6 SDRIF : SCHEMA DIRECTEUR D'ILE-DE-FRANCE.

7. EBC : ESPACE BOISE CLASSÉ.

Lire Agora 25  
de novembre 2011  
Agora 28  
d'avril 2013,  
Agora 29  
d'octobre 2013.

www.3tilleuls.fr

3tilleulsdevauréal@gmail.com



# Le projet de canal Seine-Nord Europe est-il vraiment utile ?

*Clac-info est une association d'information sur les grands projets de liaisons fluviales et leurs alternatives ferroviaires. Nous sommes encore dans le temps du débat. VOE a souhaité leur donner la parole pour favoriser une réflexion mettant en perspective d'autres projets comme Mageo, le port d'Achères...*

**De nombreux élus attendent monts et merveilles du grand canal Seine-Nord Europe. Ce projet n'a jamais été aussi près de se réaliser, surtout après la promesse de l'Europe d'en financer 40 %. Le CLAC doute du bien-fondé d'un investissement de près de 5 milliards d'euros.**

**AVANT MÊME** de s'inquiéter des impacts d'un projet de canal sur le régime des eaux, la biodiversité ou la coupure des milieux naturels, il faut se poser la question de son utilité économique.

de la route vers des modes plus écologiques. Le jour où ce problème sera résolu – on n'en prend pas le chemin, quand on recule devant le mouvement des routiers contre l'écotaxe –, on pourra tout aussi bien



**EN RELIANT LES BASSINS DE LA SEINE ET DE L'ESCAUT, LE PROJET SNE PRÉTEND POUVOIR ALLÉGER LE TRAFIC DE L'AUTOROUTE A1. MAIS, SUR CET AXE, LES VOIES FERRÉES EXISTANTES (EN VERT), BASES DES FUTURS CORRIDORS FRET EUROPÉENS, SONT PLUS ADAPTÉES POUR UN TEL TRANSFERT.**

relancer le train que la voie d'eau, chacun avec ses avantages propres. Mais faudra-t-il encore qu'on aborde honnêtement la comparaison entre train et bateau. S'il est vrai que le bateau est moins bruyant que le train – c'est son principal avantage –, il est faux de prétendre qu'il consomme moins d'énergie. Et si on ajoute l'énergie du pompage nécessaire au remplissage des six écluses du projet SNE, on arrive même à une consommation double pour le bateau !

On confond trop souvent la défense du vertueux mode fluvial et celle des projets de liaisons entre les grands bassins fluviaux. Nous estimons qu'il faut promouvoir les « pénétrantes » (déjà aménagées) reliant un grand port maritime avec une métropole, comme Dunkerque-Lille ou Marseille-Lyon. Mais « les liaisons interbassins »,

D'abord, une évidence : des travaux de 5 Mds € sont une manne pour les régions traversées, qui peut expliquer l'enthousiasme des élus locaux. Mais faire des travaux pour faire des travaux ne saurait constituer un argument fort pour un gros investissement public, s'il n'apporte pas un bénéfice durable à l'économie et à l'environnement.

en revanche, relèvent de l'illusion cartographique du « chaînon manquant ». On oublie qu'elles nécessitent le franchissement de seuils et la construction de coûteuses écluses.

Or, le bénéfice principal attendu de SNE<sup>2</sup> est de délester les routes des camions qui les encombrant. Le but est louable, mais le remède douteux. Car la voie d'eau n'entre pas en concurrence directe avec la route. De nombreuses études le démontrent, mais nous nous en tiendrons à un exemple criant. La vallée du Rhône est aménagée depuis plusieurs décennies en voie fluviale à grand gabarit et peut recevoir des convois de 4 400 tonnes, comme le projet SNE. Or, chaque jour, c'est seulement l'équivalent de deux de ces convois qui utilisent le fleuve. Pendant cette même journée, 12 000 camions continuent à circuler sur le même axe !

La desserte fluviale de Paris se fait déjà – et peut se faire encore bien davantage – par la Seine à grand gabarit depuis Le Havre. Nous prétendons que la France n'a rien à gagner à offrir, par SNE, aux puissantes flottes nordiques l'accès à Paris depuis Anvers ou Rotterdam.

Les études montrent que SNE rendrait service à Dunkerque et aux céréaliers picards : loin de nous l'idée que SNE ne servirait à rien. Mais nous prétendons que le rapport avantages/coût est faible. Il serait temps que la puissance publique étudie toutes les alternatives pour un avenir durable du transport de fret, au lieu de se laisser bercer par les sirènes de Voies navigables de France.

Il est inutile de projeter des nouvelles infrastructures quand on est incapable d'opérer le « report modal »

**PIERRE PARREAUX**, PRÉSIDENT DU CLAC

**1. CLAC : COMITÉ DE LIAISON POUR LES ALTERNATIVES AUX CANAUX INTERBASSINS.**

**2. SNE : SEINE-NORD EUROPE.**

**CLAC**  
COMITÉ DE LIAISON POUR LES ALTERNATIVES AUX CANAUX INTERBASSINS  
6, AVENUE ANDRÉ-YVETTE  
92700 COLOMBES  
01 47 82 09 29  
CLAC.ASSO@GMAIL.COM  
WWW.CLAC-INFO.FR

# Port Seine métropole ouest situé à Achères (Yvelines)

liaison  
fluviale

**LES TRANSPORTS** intérieurs en France ont été profondément modifiés depuis 1970. Les tonnages transportés par voie ferrée et fluviale ont décliné jusqu'en 2008 au profit de la route. Un rapport de l'OCDE, publié en 2010, dresse un état consternant de cette

en t/km	1970 en %	2008 en %
voie ferrée	46,2	14,9
voie fluviale	8,6	3,6
route	45,2	81,5

évolution. Qui plus est, les tonnages arrivant au port du Havre sont eux-mêmes régulièrement décroissants, les chargeurs passant par les grands ports de Belgique et de Hollande se tournent ensuite vers la route pour la desserte française. La région IDF avec ses 500 km de voies navigables et ses 70 ports possède une véritable opportunité de retourner cette tendance au tout-camion.

## Port d'Achères : quelle utilité ?

On peut se poser la question de l'utilité de ce port dans le système fluvial francilien (70 ports). Il aura dans un premier temps, avant 2030-2040, une fonction de transport de granulats et de matériaux pour le Grand Paris et de réception de déchets de chantiers inertes afin de combler la carrière de sable et granulats, d'où une économie circulaire intéressante. En revanche, la transformation ultérieure en port de fret marchand semble plus problématique, si la visée de desserte est celle du cœur d'agglomération du Grand Paris.

Son éloignement des lieux de distribution occasionnera inévitablement une augmentation de la dépense énergétique du fait du recours au ferré ou au routier. Si la visée est la zone de la Confluence Seine-Oise, l'intérêt du port s'accroît, mais il sera nécessaire de l'ajuster.

## Insertion du port d'Achères sur le site

Le port s'inscrit dans une jolie boucle de la Seine choisie depuis des lustres par des habitants pour y vivre calmement. Mais le site lui-même sera construit dans une zone alluvionnaire de la Seine polluée depuis longtemps par les boues d'épandage de Paris et de sa couronne. Cette zone contient, en sous-sol peu profond, de grandes réserves de sables et de graviers dont l'exploitation en carrière ouvrira la possibilité d'établir une grande darse permettant d'accueillir bateaux et infrastructures de transbordement. Le dossier du maître d'ouvrage, s'il dresse des plans enchanteurs du site pour l'avenir manque cruellement d'une description actuelle liée à son histoire d'exutoire :

- ▣ pollutions des sols (cartographies et concentrations des polluants),
- ▣ pollutions de l'air (concentrations des polluants),
- ▣ pollutions des eaux (état de la nappe phréatique, concentrations des polluants),

**La participation d'IDFE a pour objet :**

- ▣ de promouvoir le transport fluvial et de favoriser le report modal au profit du fluvial et du ferré
- ▣ d'examiner le projet de port sous l'angle du développement soutenable
- ▣ de limiter les nuisances environnementales des infrastructures de transport.

▣ nuisances sonores actuelles (cartographie de la zone par analyse sur le terrain et non par modélisation).

▣ risques d'inondations : ils sont évoqués brièvement en indiquant qu'en cas de crue de type 1910 la zone serait submergée par 2,5 m d'eau... le port et ses installations limiteront les zones naturelles d'expansion des crues... où sont les zones de compensation ?

▣ état du réseau ferré proche avec sa gare de marchandise de Grand Cormier à revivifier...

▣ état de la faune et de la flore actuelles, exploitation du site par GSM<sup>1</sup>, extraction prévue : 600 000 à 1 million de t/an... Par quelles voies GSM va-t-elle expédier les matériaux et combien de transports par jour, mois ou année ?

▣ l'environnement paysager, la zone du port se trouve dans la ZPPAUP<sup>2</sup> d'Andrézy (future AVAP<sup>3</sup> au 14 juillet 2015), nécessité de l'avis, obligatoire, de l'architecte des Bâtiments de France qui ne figure pas dans le dossier.

Tous ces points nécessitent des études sérieuses réalisées par des cabinets voire des associations agréées aux compétences reconnues : Airparif, Bruitparif, Onema pour l'eau... IDFE attend des réponses et souhaite la création d'un comité de suivi du projet et de sa réalisation réunissant les professionnels (Ports de Paris, VNF, les transporteurs\*, les utilisateurs\* du port), les collectivités territoriales, les salariés et les associations de protection de l'environnement.

IDFE craint, par ailleurs, comme les associations ou les riverains (lire ci-dessous), que ce projet ne soit le prétexte à l'implantation, à l'est, du port sur 300 ha et de la desserte routière A104 (deuxième phase du projet qu'on a bien pris soin de séparer en donnant une autonomie de fonctionnement à cette première phase). Cette deuxième partie étant bien actée dans le projet, VOE s'y opposera tant par refus de la 104 que par opposition à des projets surdimensionnés ne pouvant s'inscrire dans un aménagement du territoire raisonné et bien intégré dans le paysage.

EXTRAITS PARTIELS DU CAHIER D'ACTEUR D'IDFE - VOE ■ ■ ■

« Nous prenons acte du fait que l'autoroute A104 n'est absolument pas nécessaire au débat public actuel. Que cette infrastructure (A104) ne concernerait que la partie Est de 300 ha. Le Copra 184 sera contre l'installation des 300 ha, s'il s'avérait pour Ports de Paris que cette infrastructure autoroutière soit nécessaire.

(...) La zone concernée à l'ouest bénéficie d'un panorama exceptionnel. Il faudra absolument protéger les habitants, préserver la vue intéressante des coteaux, tenir compte des zones préservées, des zones de protection du patrimoine urbain et des paysages... »

**CHRISTIANE PARAVY,** ■ ■ ■  
PRÉSIDENTE DU COLLECTIF COPRA 184

**Le port d'Achères doit devenir le premier port fluvial du Grand Paris, via la Seine, jusqu'aux ports maritimes de Rouen et du Havre. La plate-forme multimodale de Bruyères-sur-Oise accueillera les convois de mariners circulant sur le cours inférieur de l'Oise vers ou depuis le canal Seine-Nord reliant la mer du Nord et la Baltique. Achères est au confluent de ces deux bassins fluviaux.**

**Début de construction 2018**  
**Mise en service complète (est et ouest) vers 2040.**

**Partie ouest 100 ha**  
**Partie est 300 ha**

**Cette partie ouest nécessite une voie ferrée de fret et une desserte routière.**

1. GSM : ITALCEMENTI GROUP  
GSM-GRANULATS.FR

2. ZPPAUP : ZONES DE PROTECTION DU PATRIMOINE ARCHITECTURAL URBAIN ET PAYSAGER.

3. AVAP : AIRES DE MISE EN VALEUR DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE.

4. IDFE : ILE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT.

\* LES MARINIERS SEMBLENT CONSIDÉRER QUE L'ENTRÉE DANS LA DARSE SERA PROBLÉMATIQUE. SEULS DES ESSAIS MODÉLISÉS ONT ÉTÉ RÉALISÉS SANS PRENDRE LEUR AVIS DE PROFESSIONNELS !



[psmo.debatpublic.fr/sites/debat.psmo](http://psmo.debatpublic.fr/sites/debat.psmo)



## Le fret sur la ligne J regroupe de plus en plus d'opposants

**Suite au projet du Grand Paris et à la demande du port du Havre, RFF met en place un projet de transport de fret ferroviaire sur la ligne J, Gisors-Argenteuil, qui traverse de nombreuses zones urbanisées.**

1. RFF : RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE.

2. SDRIFF : SCHEMA DIRECTEUR D'ÎLE-DE-FRANCE.

3. SCOT : SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE.

4. EBC : ESPACE BOISÉ CLASSÉ.

5. SRCE : SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ÉCOLOGIQUE D'ÎLE-DE-FRANCE.

\* Le projet est prévu en deux parties :

1- Serqueux-Gisors sera en enquête publique en 2015.

2- Gisors-Argenteuil fait l'objet de rencontres avec RFF.

EN MARS 2013, les riverains pontoisiens de la ligne J apprennent avec stupeur le projet de RFF<sup>1</sup> de rouvrir au fret cette ligne : il n'y avait plus de train de fret depuis 1988, et, encore, à cette période, il s'agissait de deux trains de céréales de 450 m de long/jour.

Avec le projet Serqueux-Gisors\*, ce sont vingt-cinq trains de jour comme de nuit, de 750 m et même de 1 km, qui sont prévus, avec une vitesse de 100 km/h en grosses agglomérations, selon RFF, le tout en zone très fortement urbanisée, sur une ligne vétuste et déjà saturée. Cette ligne va devoir absorber un surplus de voyageurs avec la création de logements sur la caserne Bossu, à Pontoise, sans compter les autres communes. Et elle traverse des villes très urbanisées comme Conflans, Herblay, Corneilles, Argenteuil... Cette saturation des voies laisse supposer que les trains de fret circuleront principalement la nuit. Au moment où des élus du Val-d'Oise luttent au côté des riverains de l'aéroport de Roissy contre les vols de nuit, il n'est pas acceptable de faire passer de nuit des trains de fret en zone dense (couvre-feu nocturne pour les avions comme pour les trains).

S'ils n'ont pas d'opposition au fret, les riverains se sont mobilisés pour défendre leur qualité de vie, car le tracé ne leur paraît pas acceptable. D'autant que RFF ne leur apporte pas de réponses claires sur les nuisances et les solutions possibles. Les riverains ont le sentiment d'être sacrifiés sur l'autel de l'économie et du développement durable. Aussi, en juin 2014, la nécessité de fédérer toutes les associations concernées par ce projet apparaît pour parler et agir d'une seule voix. C'est la naissance du Collectif alertes et ripostes fret – CARF. Six associations s'unissent pour démontrer la non-validité économique, sociale, environnementale et informer des dangers sanitaires du tracé retenu. Et deux nouvelles associations se créent : Association des riverains de la ligne J (ARJ) (lire ci-dessous) à Conflans-Sainte-Honorine (78) et Voies et Voix en Vexin, à Santeuil.

### Une certaine opacité sur les nuisances

Car les riverains, même organisés en association, ont bien des difficultés à obtenir des informations fondamentales : impossible de connaître les pics de bruit provoqués par un train de fret ? RFF répond que des modélisations (c'est-à-dire une moyenne) ont été réalisées. Mais ce n'est pas un bruit moyen qui va empêcher les riverains de dormir, mais bien les pics de bruit. Si 13 trains passent la nuit (au mieux, si tout le trafic ne se fait pas de nuit) entre 23 heures et 5 heures, cela induit un pic toutes les 27 minutes ! RFF répond que les rails soudés et les traverses en béton auront des semelles de caoutchouc ce qui devrait supprimer 10 dB, mais ce n'est pas prévu sur la section urbanisée : impossible d'arrêter le trafic. Les associations cherchent donc l'appui d'un acousticien. Sur les vibrations engendrées par ces trains très lourds, qui vont passer près de vieilles maisons construites, parfois, avec des matériaux de basse qualité, comme à Argenteuil, aucune amélioration n'est prévue, car, pour RFF, il n'y a aucun risque pour l'habitat ancien. La protection des riverains au fil des réunions est devenue peau de chagrin... Pour la seule ville de Pontoise, le nombre de maisons à protéger est passé de 113 à 40 et les immeubles de 15 à 10. RFF ne fournit aucune explication à ces restrictions. Des murs antibruit sont prévus, mais, sur Pontoise, certaines maisons sont au ras de la voie ferrée (voir photo *Agora 30*, avril 2014). Pour les passages à niveau, RFF affirme que « *supprimer un passage, c'est améliorer la sécurité des usagers de la route et du train* ». Mais les quartiers seront-ils coupés en deux ? En cas de fermeture, une solution est-elle envisagée ? Est-elle toujours possible ? Car RFF ne donne aucune réponse sérieuse quant à la sécurité, alors qu'il ne maîtrisera pas, par ailleurs, le contenu des convois qui circuleront.

Le tracé de fret a été présenté par RFF comme le plus court et le moins cher... Cela veut-il dire qu'il existe d'autres possibilités (trajet plus long ?)...

CARF - VOE ■ ■ ■

### L'Association des riverains de la ligne J, à Conflans-Sainte-Honorine

Notre association, créée en avril 2014, a pour mission de défendre l'environnement et de concourir à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie des Conflanais et riverains des voies ferroviaires, de les informer des projets et réalisations de RFF, SNCF et STIF, de lutter contre les nuisances qu'ils peuvent générer, de représenter ses adhérents auprès des pouvoirs publics, entreprises et autres. Des courriers et dossiers ont été communiqués et envoyés aux différents élus de notre commune, du département, de la Région, de l'État ainsi qu'aux responsables afin d'obtenir informations, soutiens, rendez-vous et réunions publiques. Nous avons rencontré, le 11 juillet dernier, le maire de Conflans et des représentants de RFF qui nous ont présenté le projet sans nous garantir les protections nécessaires le long du parcours des vingt-cinq trains de fret prévus journalièrement et nuitamment, d'ici à

2018. RFF et SNCF ne semblent pas s'inquiéter de l'impact qu'aura la circulation de trains de marchandises sur un trafic voyageurs, déjà en flux tendu, et loin de satisfaire ses usagers. De plus, le projet de plate-forme multimodale dit « port d'Achères », prévu au confluent de la Seine et de l'Oise, entraînera de fait une intensification du trafic de fret sur les lignes de Mantes-Argenteuil, Gisors-Argenteuil, la ligne RER et les gares d'Achères, sans parler du développement du trafic de transport routier nécessaire à la redistribution des produits et matériaux sur Paris et l'Île-de-France.

Adhérente au Collectif alertes et ripostes fret (CARF) de Pontoise, ARJ Conflans interpelle les organismes et autorités concernés et informe les riverains, habitants et usagers SNCF de ses démarches et actions.



CARF



CARF : carf@sfr.fr

ARJ : conflansriverains  
lignej@gmail.com  
www.facebook.com/  
conflansriverainslignej

# COURDIMANCHE : La concertation sur le projet de garage SNCF a permis de remiser le projet initial

liaison  
ferrée



**ADOPTÉ** par le Stif<sup>1</sup>, le 6 juin 2012, le schéma directeur du RER A a identifié trente projets d'opérations pour un coût total d'infrastructures de 630 millions d'euros.

L'un des projets, actuellement à l'étude sur le territoire de la petite ville de Courdimanche, suscite la plus grande inquiétude des habitants. Sur fond de concertation légale tournant à la démocratie participative, le cas de Courdimanche illustre la difficulté à faire coexister les différentes facettes de l'intérêt général : investissements dans les transports collectifs, préservation du cadre de vie des habitants et conservation des espaces naturels ouverts.

## Remiser les trains à Cergy et non à Achères

Le schéma directeur du RER A prévoit la refonte de la fonction de terminus (actuellement à Achères - 78) vers la gare de Cergy-Le-Haut (située sur Courdimanche) : création de dix à vingt positions de garage (74 millions d'euros), d'une machine à laver l'extérieur des trains et d'un atelier de maintenance.

Le terrain sur lequel devait se dérouler l'opération semblait, de prime abord, inadapté à une telle implantation. De faible largeur (40 m) et tout en longueur (660 m), il avait été dessiné par l'aménageur de Cergy-Pontoise pour accueillir initialement deux voies ferrées, en tranchée pour aller jusqu'à Neuville. Le schéma directeur prévoit désormais de saturer le terrain d'installations ferroviaires...

## Une destination d'écopâturage

Qui plus est, depuis l'abandon, déjà ancien, de ce projet de « boucle de Neuville », le terrain a trouvé sa place dans le tissu urbain de Cergy-Pontoise : paisible terrain en herbe à la disposition des habitants, il est utilisé à des fins d'écopâturage de moutons par la ferme pédagogique d'Écancourt.

À telle enseigne que la destination « verte » du terrain est inscrite, depuis 2011, dans les documents d'urbanisme de l'agglomération (Scot<sup>2</sup> de Cergy-Pontoise), au titre de la « Ville paysage » et de la « Ville nature ».

Il était donc prévisible que les habitants réagissent négativement à la perspective de sacrifier leur cadre de vie et leur environnement sur l'autel du RER A, dont ils souffrent pourtant comme tous les autres usagers de la ligne. Constitués en association (les Hérissons de Courdimanche), plus de deux cents habitants luttent depuis décembre 2013 contre le projet avec force tractage, manifestation et actions de terrain.

Chose moins prévisible, les Hérissons de Courdimanche et la commune ont réussi à transformer la concertation légale, prévue au Code de l'urbanisme, en un impitoyable banc d'essai du bien-fondé du projet imaginé par la SNCF et RFF<sup>3</sup>. La démonstration a été apportée que le projet, inspiré essentiellement par des considérations de diminution des coûts d'exploitation, n'aurait qu'un impact très limité sur la performance de la ligne, délégitimant ainsi toute atteinte à l'environnement. Alors que celle-ci est toujours en cours, le projet initial a donc été remis au profit de l'étude d'alternatives : celles concoctées par RFF, mais aussi celles, bien moins impactantes et imaginées par les Hérissons, analysées par un cabinet d'ingénierie indépendant financé par la commune.

## Vers une démocratie citoyenne ?

Il est encore trop tôt pour affirmer que l'action des habitants de Courdimanche aura permis d'atteindre un équilibre démocratique entre préservation du cadre de vie et opérations d'infrastructures.

Mais la démonstration est faite que des citoyens impliqués et mobilisés peuvent éclairer la décision dans un cadre légal en apportant la contradiction à des acteurs publics tels que RFF, Stif et SNCF.

LES HÉRISONS DE COURDIMANCHE ■ ■ ■

*Le Stif envisage de modifier son système de garage, de lavage et de maintenance de son matériel roulant. Non pour gagner en efficacité, mais pour avoir une gestion moins coûteuse, sans aborder les conséquences pour la population locale et le cadre de vie.*

1. STIF : SYNDICAT DES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE.

2. SCOT : SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE.

3. RFF : RESEAU FERRE DE FRANCE.



LES HÉRISONS DE COURDIMANCHE  
30, ALLÉE DE LA CHANDELLE  
95800 COURDIMANCHE

[www.herissons.fr](http://www.herissons.fr)

Lire également Agora 30 d'avril 2014.



# Encore des projets de dépôts de déchets sur les terres agricoles

La ville de **Moussy-le-Neuf**, située en Seine-et-Marne, proche des départements de l'Oise et du Val-d'Oise, envisage un équipement de traitement des déchets à la limite des villes de **Vémars** et de **Plailly** (60).

1. ISDI : INSTALLATION DE STOCKAGE DE DÉCHETS INERTES.

2. ICPE : INSTALLATIONS CLASSÉES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.

3. PREDEC : PLAN RÉGIONAL DE PRÉVENTION ET DE GESTION DES DÉCHETS DE CHANTIERS.

4. SRCE : SCHEMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE.



REMLAIS ET MERLONS, FOUILLES ARCHÉOLOGiques EN COURS, VÉMARS AU FOND À DROITE.

PATRICK DA SILVA

**LES HABITANTS** de Vémars et des communes voisines sont très inquiets et plutôt en colère, concernant trois projets de stockage et de gestion des déchets lancés par la municipalité de Moussy-le-Neuf, conjointement avec les sociétés ECT et HélioProd, sur le territoire de cette commune ; des implantations qui sont situées en limite communale de Vémars et très proches de Plailly, commune de l'Oise intégrée au PNR Oise-Pays de France.

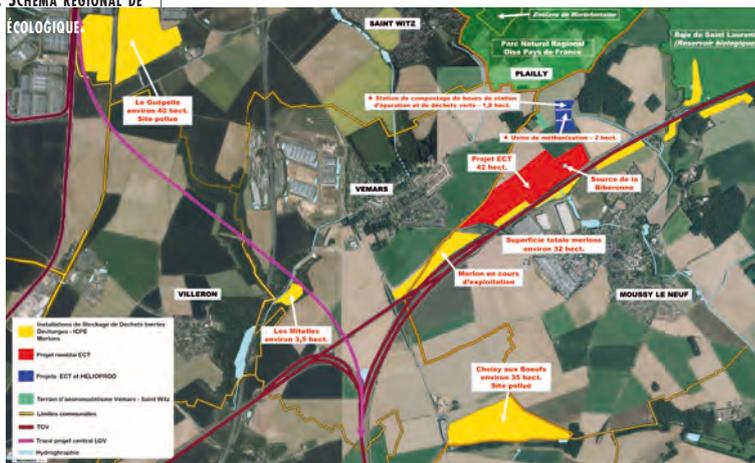
installation se situe à environ 200 m des habitations les plus proches de Vémars. Les deux autres projets à proximité de l'Isdi sont prévus sur un terrain d'une superficie de 6 ha acquis par la communauté de communes Plaines et Monts de France. Il y aurait, d'une part, une station de boues de station d'épuration, d'une surface d'environ 1,8 ha, et, d'autre part, une usine de méthanisation, 50 t/jour, occupant une superficie de 2 ha.

Les populations riveraines sont d'autant plus angoissées qu'il existe déjà dans le secteur proche de vastes décharges, dont certaines sont classées pour la protection de l'environnement (ICPE<sup>2</sup>).

En quelques années, le caractère rural et pittoresque de Vémars et de ses environs s'est beaucoup détérioré. Les impacts négatifs du TGV, de l'autoroute du Nord, du trafic aérien augmentant, la dégradation des paysages altèrent de façon significative la qualité de vie des populations riveraines. Des merlons de déchets inertes, largement surdimensionnés, ont été édifiés par la société ECT pour minimiser les nuisances sonores le long de la ligne TGV Nord. Il est évident que le volume occupé par ces remblais est très nettement supérieur à ce qui est réellement nécessaire pour une protection acoustique des riverains.

Les habitants ont légitimement peur pour leur santé, la dévaluation de leur bien immobilier et que le secteur soit transformé en une immense poubelle !

**PATRICK DA SILVA, HABITANT À VÉMARS** ■ ■ ■



En attendant la mise en œuvre du Predec<sup>3</sup>, le département de Seine-et-Marne demande de toute urgence au préfet de Région un moratoire pour refuser toutes nouvelles autorisations de création ou d'extension de capacités de stockage des déchets inertes sur son territoire.

Sur le projet de Moussy, une réunion s'est tenue à Vémars en octobre, un collectif est train de se former et des pétitions ont été lancées, dont une sur le site de l'Apepp.

APEPP : ASSOCIATION POUR LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DU PATRIMOINE DE PLAILLY  
apepp.wordpress.com

APEV : ASSOCIATION PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT DE VÉMARS

## Les trois projets

Tout d'abord, une ISDI<sup>1</sup> d'une superficie de 42 ha et d'un volume disponible estimé de 3 212 900 m<sup>3</sup> (soit 6 425 800 t), située près de la source de La Biberonne. L'étude a conclu, un peu rapidement, à une absence d'impact pour la ressource en eau. De plus, cette

## Non-information, choix des sites, consommation d'espaces agricoles, rien n'est étudié suffisamment dans ces projets

### Manque de démocratie

Ces projets, qui vont toucher plusieurs communes sur plusieurs départements, n'ont pas fait l'objet d'une information suffisante : les habitants et les élus voisins les découvrent par des informations associatives.

### Les sites retenus

Leur localisation pose problème : pour éviter de supporter les foudres de leurs propres citoyens, de plus en plus de

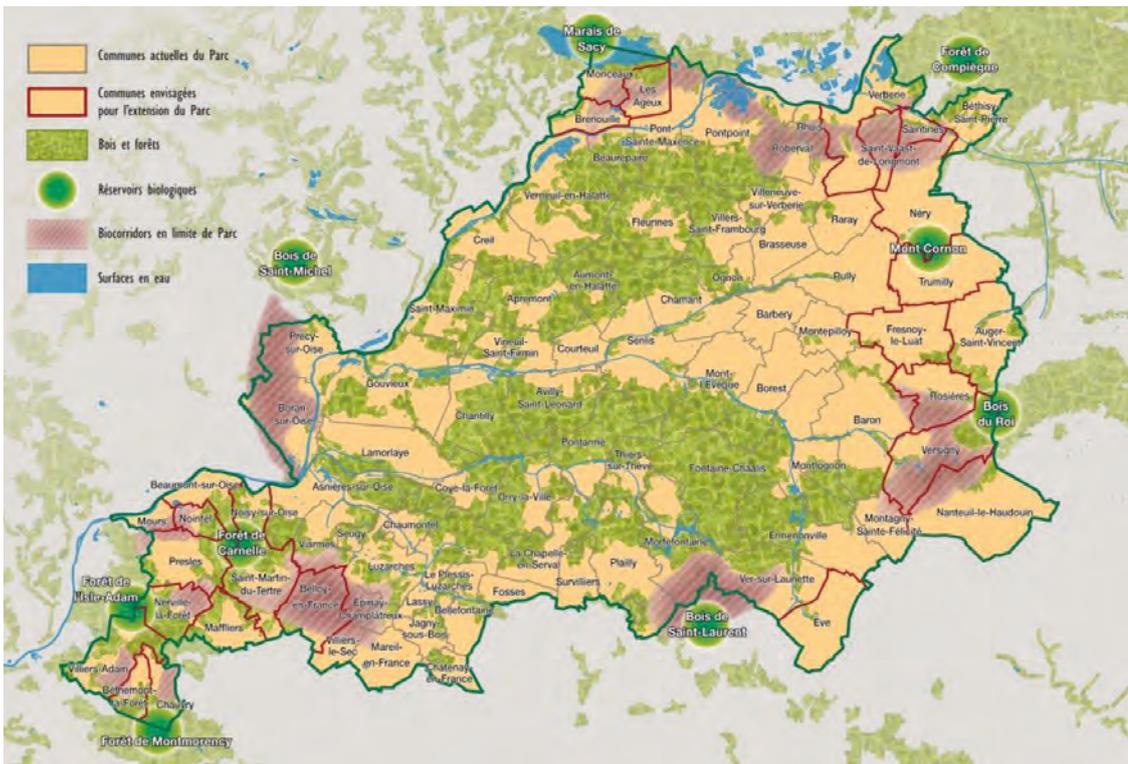
communes ont tendance à implanter les projets dits gênants aux limites extérieures de leur commune sans trop se soucier de la gêne engendrée pour leurs voisins.

Outre cela, Moussy n'a pas prêté attention au fait que les sites retenus sont des sites agricoles et forestiers particulièrement sensibles : le lieu-dit « les Berceaux » est un continuum écologique du PNR Oise-Pays de France et du SRCE<sup>4</sup> d'Ile-de-France.

**VOE** ■ ■ ■

# Extension du périmètre du PNR OPDF<sup>1</sup> un choix décisif pour des communes du Val-d'Oise

espaces  
naturels



PNR OPDF

Créé en 2004, pour une durée de douze ans, le PNR Oise-Pays de France a engagé les communes qui le composent dans la recherche permanente d'un équilibre entre préservation et développement du patrimoine de son territoire, conformément à la charte.

1. PNR OPDF : PARC NATUREL RÉGIONAL OISE-PAYS DE FRANCE.

LE PNR OISE-PAYS DE FRANCE a engagé, depuis 2011, une réflexion en vue du renouvellement de la charte pour les douze prochaines années, de 2016 à 2028. Sur décision des deux régions, Picardie et Ile-de-France, le périmètre d'étude a été étendu à 86 communes (59 communes de l'Oise dont 15 nouvelles, 27 communes du Val d'Oise dont 12 nouvelles\*).

## Préserver les continuités écologiques

L'enjeu majeur de ce périmètre, en termes d'aménagement, se situe dans la préservation des continuités écologiques de l'arc forestier nord parisien composé des forêts de Montmorency, L'Isle-Adam, Carnelle, en Ile-de-France, et de Chantilly, Ermenonville, Retz, Compiègne, Halatte, dans l'Oise.

Pour le Val-d'Oise, ce périmètre arrive au sud, en limite de la zone dense de l'agglomération parisienne et du pôle de Roissy, soumis à de fortes pressions foncières. L'existence d'un PNR élargi à un domaine qui doit absolument être préservé, ne serait-ce que pour sa richesse écologique, devrait être un sérieux atout pour l'avenir de ce secteur (entre Picardie et Ile-de-France) menacé par une croissance démographique galopante, en Plaine de France, notamment, où les espaces agri-naturels sont régulièrement rongés.

Enfin, l'extension dans le Val-d'Oise, si elle est adoptée, permettra la jonction avec le PNR du Vexin avec la commune de L'Isle-Adam et la vallée de l'Oise, frontière entre les deux PNR.

## Un choix décisif pour les communes pour bénéficier de compétences

Le projet de charte du PNR fera l'objet d'une enquête publique en 2015. Un choix décisif pour les douze communes du Val-d'Oise concernées par l'extension du périmètre.

Avec une participation financière réduite au fonctionnement du PNR (financement des communes 20 %, financement des conseils généraux et régionaux 80 %) les communes peuvent espérer un retour important.

Disposant de faibles moyens techniques en raison de leur petite taille, les communes rurales trouveront dans l'équipe du personnel du parc des compétences nouvelles, des coopérations avec d'autres territoires nationaux, voir européens.

Si le PNR est un atout dans la préservation des espaces naturels, il n'empêche en aucun cas un développement des communes si celui-ci est harmonieux et en équilibre avec son territoire.

C'est pourquoi Val-d'Oise environnement, engagé depuis le début dans la création de ce PNR, participant à de nombreuses commissions, est plus que favorable à l'extension de ce périmètre dans le Val-d'Oise et œuvrera pour convaincre les communes de ce bien-fondé.

**La loi confère aux PNR les missions suivantes :**  
- protéger le patrimoine grâce à une gestion adaptée des milieux naturels et des paysages,  
- contribuer à l'aménagement du territoire,  
- soutenir un développement économique, social, culturel et la qualité de vie, assurer l'accueil, la sensibilisation et l'information du grand public,  
- mener des actions expérimentales et participer à des programmes de recherche.

\*EN VAL D'OISE  
Beaumont-sur-Oise  
Belloy-en-France  
Bethemont-la-Forêt  
Chauvry  
Maffliers  
Mours  
Nerville-la-Forêt  
Nointel  
Noisy-sur-Oise  
Presles  
Saint-Martin-du-Tertre  
Villiers-Adam

VOE ■■■



