



Sommaire

ÉNERGIE : La ligne haute tension
enfin déplacée p. 3

URBANISME

- Le triangle gagne contre EuropaCity p. 4 et 5
- Mobilisation pour sauver l'île Héloïse p. 6 et 7
- Le Cèdre bleu cache des tonnes de béton p. 8

LIAISONS ROUTIÈRES

- Le BIP retoqué au tribunal p. 9
- A 104 repoussé à 2038 p. 9

FRET FERRÉ

Fragilité des voies en Val-d'Oise
et nombreuses difficultés en Normandie
Le ressenti du bruit sur la santé p. 10 et 11

ÉCONOMIE CIRCULAIRE : réduire recycler,
réutiliser p. 12 et 13

ESPACE AGRICOLE OU FORESTIER : La plaine-forêt
pose bien des questions p. 14 et 15

FAUNE : La caille des blés recensée
en Val-d'Oise p. 16



L'espoir...

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



À LA MÉMOIRE DE RÉMI FRAISSE,
MILITANT DE FNE.

Nous sommes nombreuses et nombreux à avoir été soulagés et réjouis de la décision du gouvernement de l'abandon du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Cette belle décision ne nous fait pas oublier d'autres décisions prises ces derniers mois qui concernent le Val-d'Oise et l'Île-de-France : le retrait de la candidature de la France pour l'Exposition universelle de 2025 pour laquelle les bétonneurs du triangle de Gonesse avaient concouru, la révision du calendrier de la réalisation du métro Grand Paris Express suite au rapport de la Cour des comptes qui préconisait de revoir le calendrier, mais aussi le périmètre de ce réseau.

Cerises sur le gâteau, les décisions du tribunal administratif de Cergy d'annuler l'arrêté préfectoral de création de la ZAC du triangle de Gonesse et la DUP du prolongement de l'avenue du Paris (BIP) d'Arnouville à Groslay.

Pour le maire de Gonesse, le jugement sur la ZAC « n'est qu'un simple contretemps ». Pour l'avocat Christian Huglo, c'est plus qu'un contretemps. Dans un article de la publication Actu-Environnement, il considère que ce jugement « fait écho à un certain nombre de décisions de justice récentes rendues dans le cadre de ce que l'on appelle la "justice climatique" et il montre ainsi que c'est aussi au niveau mondial qu'il faut dorénavant penser le droit de l'environnement. »



AUJOURD'HUI PLAINE,
DEMAIN FORET ?

La musique et l'environnement n'oublieront pas Claire

Claire Soubeyran, la présidente de Val de Viosne Environnement, est décédée mercredi 7 mars.

Claire était musicienne, factrice de flûte traversière mondialement reconnue et appréciée et ses instruments sont joués par les plus grands solistes en France et à l'étranger. Elle était également chef de chœur spécialisée dans le chant populaire. Ses multiples activités ne l'ont pas empêchée de créer l'association Val de Viosne Environnement, qu'elle a dirigée avec toute son énergie et sa conviction.

Son départ laisse un grand vide dans le monde musical et associatif.



Picconi : la préfecture prend des mesures

La décharge illégale de BTP et autres déchets (Agora 95 n° 30) avait fait l'objet d'une plainte de VOE et des Amis de la Terre 95 en 2014. Par conciliation, les associations avaient décidé de donner du temps à l'entreprise pour qu'elle évacue les déchets avec un constat officiel par huissier de l'état présent et d'avancement des travaux au bout de trois mois. Principe accepté par l'entreprise, qu'elle n'a jamais respecté. Le site classé appartenant à l'État est situé au bord de la Francilienne. La préfecture du Val-d'Oise a enfin réagi et imposé une consignation d'un montant de 4,5 M€ pour évacuation et remise en état du site exploité illégalement sur la commune de Villiers-Adam. Elle est également assortie d'une mesure de suppression des installations. Autrement dit, l'entreprise Picconi devra payer pour nettoyer le terrain ayant été utilisé pour ses activités. Mais la solvabilité de l'entreprise est posée et la remise en état du site risque d'être à la charge de la collectivité. ■■■

NDDL : échec et mat



CPTG À GAUCHE ET BURES (CIGÉO) À DROITE

Bernard Loup, président de VOE et du Collectif pour le triangle de Gonesse, était présent pour fêter aux côtés des nombreux bénévoles et soutiens la victoire des agriculteurs et zadistes de Notre-Dame-des-Landes. Même si la décision a été prise pour des raisons financières et pas forcément sur le fond et sur l'opportunité de créer un aéroport en zone humide, nous nous félicitons, avec les autres militants, de la conclusion de cette lutte et espérons les mêmes résultats pour toutes les luttes contre les grands projets inutiles et... coûteux. Autre chose commence. ■■■

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
Coordinatrice : Dominique Védry

ISSN 1252-0365 Imp. Stip - Domont
Val-d'Oise Environnement est membre de FNE Île-de-France



Ils ont gagné, les objectifs ont été atteints : une loi existe, la ligne a été déplacée

énergie

LA LIGNE À HAUTE TENSION a été créée en 1954, sur les champs. Puis des résidences ont été créées par la municipalité: 350 habitations, deux écoles, un gymnase. Dans les années 1980, on parlait peu des risques de la haute tension. À ceux qui s'en inquiétaient, les vendeurs affirmaient qu'elle serait déplacée! En 1995, au lieu du démontage, nous avons découvert un projet de doublement de la ligne.

Cela nous a incités à en étudier les répercussions: bruits, décharges électriques sur les Velux, champs magnétiques et santé, risque de chutes de câbles et de pylônes. Nous nous sommes retrouvés à plusieurs riverains et avons décidé de créer l'association Point à la Ligne! Je pensais que ce ne serait qu'une faible charge, vu le dynamisme de l'équipe qui se créait.

Tout paraît facile

Les statuts visaient à s'opposer au doublement de la ligne, à empêcher par une loi la construction d'habitations sous les lignes, à obtenir le déplacement de la ligne THT¹ à Louvres. Les riverains adhéraient au projet et participaient aux actions proposées, tout cela était engageant. Un peu rêveurs, nous avions la certitude de parvenir rapidement à en obtenir le déplacement. Nous avons identifié une déviation empruntant les couloirs de nuisance, de la ligne du TGV Nord et de la Francilienne, non urbanisable et sur la seule commune de Louvres.

Nos soutiens

Rapidement, nous avons eu le soutien d'élus de divers partis. Marie-Claude Beaudeau, au début, puis Jean-Pierre Blazy qui, pendant ses trois mandats, a fait le lien avec l'administration, l'État et RTE. C'est grâce à notre travail commun qu'une loi votée en 2000 limite (première victoire), de façon encore insuffisante, les constructions à proximité d'une ligne THT. Ce soutien constant du député a fait émettre des objections lors de notre AG de dissolution, quand nous avons décidé de verser le reliquat de notre trésorerie à Val-d'Oise Environnement qui nous a toujours épaulés. Des élus(es) du 95 au conseil régional nous ont aidés pour le plan de financement. Il y a eu aussi l'aide du Criirem², pour les conférences faites à Louvres, et Teslabel (association belge) qui nous a fourni toute une documentation.

Des difficultés, on en a eu!

Cet espoir de parvenir à nos fins rapidement avait omis la difficulté à convaincre des élus. Il y a eu la mauvaise conscience du signataire des permis de construire et la valse des élus au gré des élections départementales, régionales ou nationales. Côté RTE³, le renouvellement des personnes chargées de notre dossier a rendu le travail difficile. Il y a eu également le changement des préfets (neuf depuis 1995) et

presque autant de sous-préfets! Mais leur rôle a été prépondérant. Le maire a sans cesse critiqué notre association et n'a jamais voulu reconnaître que le doublement d'une ligne THT est dû à l'évolution de la consommation électrique et non pas à une association locale. Mais, un peu contraint, il a accepté de rencontrer les responsables d'EDF avec Point à la Ligne! Puis, en 1998, il a accepté de financer une étude de faisabilité du déplacement. Le budget n'a été bouclé qu'au bout de treize ans de lutte; ensuite les études, les concertations, les enquêtes, les délibérations, les plans, tout a été excessivement long. Dans la dernière période, la création d'un «écoquartier» a boosté la réalisation du déplacement et les directeurs de l'EPA⁴ et leurs adjoints ont su écouter nos demandes (le départ de la THT, obligatoire pour créer un écoquartier). Il a fallu encore fallu convaincre le président de la communauté de communes de Roissy et les maires réticents.

La persévérance et la force d'une équipe ont permis de gagner

Garder pendant vingt-deux ans la cohésion d'une association composée d'adhérents divers et de responsables n'ayant pas la même orientation politique avec, pour seul objet, la ligne à très haute tension est une force qui nous a permis de réussir. Remplacer les départs au cours de ces vingt-deux ans: vingt personnes ont participé à l'animation de l'association et il est resté deux «survivants» de la première équipe. Nous avons eu plus de 120 adhérents, mais 200 l'ont été très ponctuellement. Tout au long de cet interminable combat, le *turn-over* des habitants a été très important, nous avons dû expliquer, faire du porte-à-porte, distribuer tracts, affiches et bulletins trimestriels. Sans cesse, trouver de nouvelles initiatives: chaîne humaine, marche dans les quartiers et autres manifestations, allumer des néons, participer à des colloques, organiser des conférences, des barbecues, fêter ou crier sous les pylônes, proposer des pétitions, interpellé les candidats aux diverses élections, intervenir dans les réunions publiques, les inaugurations, contacter et informer des journalistes, réaliser des communiqués de presse. Que de nuits passées à écrire, à proposer, à relancer, que de d'inquiétudes les soirs de tempêtes, que de réunions; que de coups reçus!

Nous avons gagné: tout est terminé plus de risques pour la santé des riverains, les chutes de pylônes...

Nous allons déposer nos dossiers aux Archives départementales du 95. À 79 ans, j'ai l'impression d'être en retraite, de pouvoir faire l'entretien de notre maison et de m'occuper de nos quelques ruches. Mais de nombreux combats restent à mener!

ANDRÉ DELANGLÉ ■ ■ ■
EX-PRÉSIDENT DE POINT À LA LIGNE

*André Delanglé,
ex-président de Point
à la ligne, revient
sur vingt-deux ans
de lutte pour:
– obtenir le déplacement
de la ligne à haute
tension installée
au-dessus de leur
quartier, à Louvres.
– qu'une loi empêche
toute construction
sous les THT.
L'association
a fêté sa victoire
en septembre
et a été dissoute
en novembre 2017.*



1. THT : LIGNE À TRÈS
HAUTE TENSION (400 000 VOLTS).

2. CRIIREM : CENTRE DE
RECHERCHE SUR LE RAYONNEMENT
ÉLECTROMAGNÉTIQUE.

3. RTE : RÉSEAU DE TRANSPORT
D'ÉLECTRICITÉ.

4. EPA : ÉTABLISSEMENT PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT.



La mobilisation contre EuropaCity s'amplifie

Les nuages s'amoncellent

Plus le temps passe et plus les citoyens qui se préoccupent de l'aménagement du territoire et du devenir de la planète s'opposent au projet d'EuropaCity. Chaque nouvelle consultation est l'occasion non plus de faire prendre conscience mais, au contraire, de manifester des choix différents de société et d'exiger le respect des grands principes énoncés à la COP 21.

1. DUP : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE.

Ligne 17 Nord

Après quatre mois d'hésitations sur le réseau Grand Paris Express, la ministre des Transports, Élisabeth Borne, a indiqué, le 22 février 2018, les tronçons stratégiques pour les jeux Olympiques de 2024 : prolongements nord et sud de la ligne 14 et du tronçon commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER. Repoussant la mise en service des gares du triangle de Gonesse en 2027 et de Roissy en 2030.

La balle est maintenant dans le camp d'EuropaCity qui annonce toujours les travaux pour 2019 et l'ouverture en 2024, à temps pour les jeux Olympiques, qui, selon Loïc Chaveau de *Sciences et Avenir* « ne veulent rien avoir à faire avec Europacity (...). Le comité d'organisation prend en effet l'exact contre-pied du projet d'Immochan. Lors des JO 2024, les athlètes et les spectateurs se verront proposer la production locale de légumes et de fruits, les organisateurs ambitionnant même de participer au renouveau de l'agriculture maraîchère francilienne de proximité. »

Le directeur du développement d'EuropaCity déclare étudier toutes les options, y compris la réalisation du projet ailleurs que sur le triangle de Gonesse. Nous suggérons une autre planète.

Le PDG de Disney reçu par Emmanuel Macron

À l'issue de cette rencontre, le PDG de Disney, Bob Iger, a annoncé une extension du parc d'attractions de Marne-la-Vallée dès 2021, avec un engagement de plus de 2 milliards d'euros d'investissement, à comparer avec les 3,1 milliards d'euros annoncés par l'alliance Auchan-Wanda pour EuropaCity. EuropaCity a toujours été présenté par son directeur, comme une nouvelle destination touristique concurrente à Disney

Land Paris, afin de minimiser la concurrence avec les centres commerciaux voisins. Sans attendre qu'EuropaCity sorte de terre, cette annonce d'un futur investissement à Marne-la-Vallée est un avertissement et un mauvais signe pour EuropaCity.

Opposition grandissante à EuropaCity

Après l'enquête publique de juin 2017, pour la révision du PLU de Gonesse, qui s'est conclue par un avis défavorable du commissaire enquêteur, une énième enquête publique, préalable à la DUP¹, a été organisée du 8 janvier au 21 février 2018. Une nouvelle occasion de manifester l'opposition grandissante au projet EuropaCity et à la ZAC du triangle de Gonesse : plus de 3400 avis ont été déposés sur le site Internet de l'enquête, dont plus de 80 % défavorables ; une pétition de Cyber@ction a recueilli plus de 3000 signatures d'opposants, locaux et nationaux. (Lire ci-contre).

En ce qui concerne la DUP, le CPTG dénonce la précipitation de Grand Paris Aménagement, chargé de la ZAC, qui a présenté un dossier incomplet :

- aucune précision sur le raccordement et la compatibilité des voiries intérieures – sommairement indiquées – avec le réseau routier extérieur existant ;
- une enquête publique supplémentaire prévue sur l'extension de l'échangeur A1, A3, D 370 ;
- la voie rapide BIP limitée à 110 km/h transformée en boulevard urbain à 50 km/h avec feux, sans précision sur le report de trafic sur le réseau existant.

Enfin, bien que les élus du Val-d'Oise soient unanimement favorables au projet, nous observons qu'à la réunion publique organisée par le commissaire enquêteur, à part le conseiller départemental d'Arnouville intervenant pour le CD 95, seuls des élus de Gonesse ont soutenu Europacity. **CPTG ■■■**

FETE DES TERRES DE GONESSE

DIMANCHE 27 MAI 2018

à partir de 10 h

Chemin de la Justice sur le triangle de Gonesse
pour débattre, semer et planter légumes et fleurs

animations enfants, stands associatifs, fanfares, pique-nique





L'établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) a réagi en mauvais perdant à l'annulation de l'arrêté préfectoral de création de la ZAC triangle de Gonesse par le tribunal de Cergy-Pontoise, le 6 mars 2018. Le CPTG a reçu par huissier de la part de l'EPFIF une sommation de quitter les lieux, à savoir la parcelle du triangle de Gonesse, plantée et entretenue par des bénévoles, alors que l'établissement n'a jamais pris aucun soin de cette parcelle. L'EPFIF a « fait sommation de procéder à la suppression, à leurs frais, des plantations effectuées sans droit ni titre sur la parcelle et de façon générale de quitter les lieux de toutes personnes et de tous biens, et ce immédiatement et sans frais. » Les opposants ont défendu les mauvaises graines le dimanche 18 mars sous la neige ! Même pas le respect de la trêve hivernale pour les légumes !

Analyse des avis déposés pour la DUP de la ZAC du triangle de Gonesse 2 809 avis défavorables, soit 88 % - 379 avis favorables, soit 12 %

	Avis défavorable	%	Avis favorable	%
Terres agricoles	2 232	23,4	20	2,9
Commerce	1 760	18,5	20	2,9
Emploi	1 356	14,2	265	38,4
Climat	1 486	15,6	1	0,1
Environnement	1 121	12,2	16	3,6
Urbanisme	957	10	34	4,9
Transport	451	4,7	122	17,7
Culture	122	1,3	98	14,2
Immobilier	28	0,3	7	1
Image	20	0,2	103	14,9
Autre	668		28	

Les résultats mettent en évidence la situation des habitants de ces communes qui se sentent fréquemment oubliés, loin de Paris ou des zones de forte activité, et qui pensent voir en EuropaCity le projet susceptible de les sortir de leur isolement.

Du côté des opposants, la perte de terres agricoles et l'incohérence des politiques publiques qui, au sortir de la COP21, favorisent l'émergence d'un projet totalement contradictoire sont relevées. Plus largement, l'impact environnemental (biodiversité, eau, air, pollutions...) est évoqué dans 11,8 %.

Ils refusent une dépense publique mise au service d'un projet privé et mettent en avant la destruction des économies locales...

NOMBRE D'AVIS : 3 450 ; NOMBRE D'AVIS ANALYSÉS : 3 393

Parmi les avis défavorables 1 527 citent le projet alternatif CARMA, soit 53 %.

Grand Paris Express : ligne 17 nord, reportée !

À L'AUTOMNE 2017, d'Ecouen en passant par Gonesse et Roissy jusqu'en Seine-et-Marne, des banderoles sur les mairies, des tracts dans les lieux publics appelaient les habitants à signer la pétition « Nous voulons la ligne 17 en 2024 ». Sans la ligne 17, les habitants des banlieues « seraient empêchés de rejoindre une ville voisine sans passer par les gares parisiennes » enfin « la ligne 17 ira au cœur des banlieues »

La ligne 17 nord, c'est quoi sinon une gare pour le projet EuropaCity ?

Il faut distinguer la 17 sud (de Saint-Denis Pleyel au Bourget RER) de la 17 nord (du Bourget RER au Mesnil-Amélot). Les décisions du gouvernement ne remettent pas en cause la réalisation des lignes 16 et 17 sud. La ligne 17 nord est éloignée des habitants et ne relie pas les banlieues entre elles. Sur six gares, quatre n'ont pas d'habi-

tants dans un rayon de 800 m : triangle de Gonesse, parc des Expositions, Roissy CDG T2, CDG T4. Le Bourget Aéroport est face à un quartier du Blanc-Mesnil ; Le Mesnil-Amélot est un village de 900 habitants. La ligne 17 nord est une radiale, contrairement aux lignes 16 et 17 sud en rocade, et son tracé ne facilite en rien les déplacements de banlieue à banlieue. Selon les estimations de la SGP¹, la fréquentation pour la seule gare du triangle de Gonesse représenterait 48 % de la fréquentation totale de la ligne 17 nord, deux à trois fois plus que Roissy. **L'urbanisation du triangle de Gonesse a besoin de la ligne 17 nord et la ligne 17 nord a besoin de l'urbanisation du triangle de Gonesse.** Les Gonessiens continueront à utiliser le RERD. L'amélioration des fréquences vers Goussainville, Louvres et Fosses serait plus utile que la gare du triangle de Gonesse. Pour le Val-d'Oise, la tangentielle nord de Sartrouville à Noisy-le-Grand est plus urgente que la ligne 17 nord.

1. SGP : SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS.



« Projet Héloïse à Argenteuil : un site inondable et congestionné »*

Cap Héloïse est le nom du projet immobilier, du promoteur Fimenco, que la ville d'Argenteuil veut créer sur la partie médiane de l'ancienne île d'Argenteuil, entre le pont et le marché, sur le site actuel de la salle Jean-Vilar. (Lire Agora 95 n° 37).

AUJOURD'HUI, ces 22 000 m² de terrain sont occupés par la salle des fêtes Jean-Vilar, la salle annexe Pierre-Dux, un parking, un jardin arboré et un square.

Demain, dans le projet, Fimenco veut y construire 156 logements, 14 854 m² de commerces, un multiplexe prévu à 43 mètres de haut et une nouvelle «salle de spectacles modulable», dont la ville serait locataire deux cents jours par an.

La ville d'Argenteuil soutient ce projet. La mobilisation de plus de 6 200 pétitionnaires et d'associations autour du Comité Jean-Vilar n'a, pour l'instant, obtenu

qu'un réexamen de la «*qualité architecturale des logements*» et une probable réduction de la hauteur du multiplexe. Pourtant, le projet dans son ensemble va à l'opposé des orientations antérieures pour ce site.

① Le PLU du centre-ville, auparavant applicable, n'autorise que 20 mètres de haut.

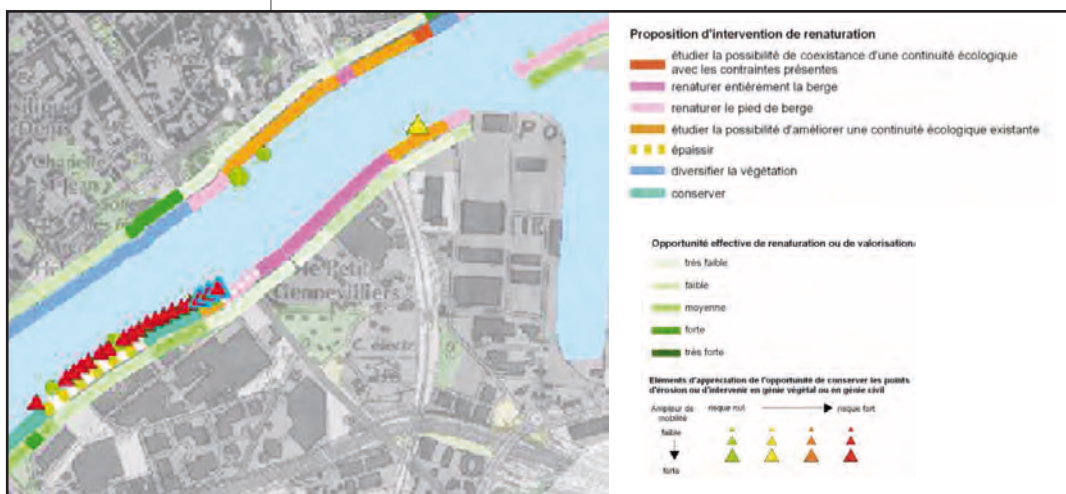
① Le PADD¹ cite les berges de Seine parmi les «*poumons verts*». Il se place dans la perspective de la «*requalification en une voie urbaine*» de l'actuelle 2x2 voies sur berges; ainsi «*l'ouverture sur la Seine doit aussi permettre la pénétration de l'ambiance fluviale dans le tissu urbain*».

① Les OAP² parlent de «*loisirs et... activités commerciales*» non de logements.

① Les cartes de déclinaison du SDRIF³ laissent pour partie l'emprise en blanc (comme les espaces agricoles), le reste en vert clair, couleur des «*espaces verts et espaces de loisirs*».

① Le schéma environnemental des berges d'Île-de-France (composante du SRCE⁴, 2013) propose de «*diversifier*» la végétation sur la berge elle-même, et estime que cette partie médiane de l'île présente une «*forte opportunité effective de renaturation ou de valorisation*» écologique.

COMITÉ JEAN-VILAR ■■■



* Titre de l'article du Parisien du 20 février.

1. PADD : PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.

2. OAP : ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.

3. SDRIF : SCHEMA DIRECTEUR D'ÎLE-DE-FRANCE.

4. SRCE : SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE D'ÎLE-DE-FRANCE.

5. CNAC : COMMISSION NATIONALE D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL.

6. PPRI : PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION.

L'avis de l'Autorité environnementale

La CNAC⁵ vient de rejeter le recours de VOE. Pourtant, l'Autorité environnementale avait rendu le 30 novembre un avis extrêmement sévère.

Elle s'interroge sur «*le choix d'implanter le projet sur un site inondable et sur la fonctionnalité écologique de ses espaces verts*», alors que 97,6 % du territoire communal ne l'est pas. «*Lors d'une crue centennale, le niveau de l'eau peut s'élever sur le site jusqu'à 1,25 mètre de hauteur*»: le promoteur a prévu, conformément au PPRI⁶, de rehausser le sol d'autant, tout en laissant en niveau bas un parking qui sera inondable. Il aurait donc dû être fermé, comme la voie sur berge, lors des crues de 2016 ou 2018. Quel intérêt de situer le projet là, alors que des sites disponibles abondent à Argenteuil?

L'Autorité environnementale rappelle aussi que le centre-ville voisin, ancienne ville close, souffre «*d'un important déficit en espaces verts*». Or «*le site présente un potentiel paysager du fait de sa position en entrée de ville*». Le promoteur le reconnaît:

«*Nous avons pris le parti de lancer un signal fort et visible: en entrant à Argenteuil, il fallait qu'on voie le cinéma.*» Est-ce l'image que les Argenteuillais(es) veulent donner de leur ville?

L'Autorité environnementale rappelle que le site «*intercepte une continuité écologique à restaurer au titre du SRCE⁴*» «*liée à la présence de la Seine qui constituait un écosystème fonctionnel avant l'urbanisation du secteur*».

L'Autorité environnementale relève bien d'autres inconvénients du site:

Il est «*concerné par un risque technologique relatif à l'établissement Safran Aircraft Engines*» situé en face, sur l'autre rive de Seine, mentionné sur la carte du schéma régional des berges.

«*Le trafic routier est saturé en heures de pointe*», dont le «*samedi après-midi*», «*au regard de l'étude de trafic*». Pour résoudre la difficulté, la ville demande au département de

prolonger l'avenue Charles-de-Gaulle (D48) jusqu'à la 2x2 voies (D311), au risque de raboter encore les promenades plantées!

La nappe étant très proche du sol, les terrassements à faire rendent «*possible*» un «*rabattement de nappe lors des travaux*», «*contrairement à ce qui est indiqué*» par le promoteur: donc un risque de désordres pour les villas et immeubles proches du boulevard Héloïse.

Certes, «*le projet prévoit 6 536 mètres carrés d'espaces verts hors sol, sur environ deux tiers des toitures des commerces*»: avec un humour tout administratif, «*l'autorité environnementale s'interroge sur la fonctionnalité écologique de ses espaces verts*» et de leur «*synergie avec l'écosystème environnant*».

Souhaitons que cette «*synergie*» soit retrouvée, et que ce projet de bétonnage commercial laisse place à des retrouvailles entre la ville et la Seine!

Mobilisation citoyenne pour sauver l'île Héloïse

urbanisme

LA MUNICIPALITÉ d'Argenteuil a présenté, dans une série de réunions de quartier, trois projets immobiliers en bord de Seine. Deux d'entre eux rajeunissent et valorisent des friches industrielles, dont une à l'angle de la gare centrale; ils n'ont soulevé aucune objection. Mais les habitants ont multiplié les objections contre le troisième projet, Cap Héloïse.

VOE, en lien avec l'association argenteuilaise EVA, a déposé un recours devant la CNAC¹. VOE a soulevé de nombreux motifs d'annulation :

- l'ambition du projet est faible, pour la consommation énergétique comme pour la végétalisation ;
- le paysage de bords de Seine serait durablement marqué, à l'opposé de son histoire impressionniste et des plantations successives ;
- l'étude sur l'état des sols manque, alors que son résultat constitue une condition suspensive du projet ;
- l'impact du projet est négatif sur le commerce existant dans les rues du centre-ville et pour le centre commercial Côté Seine et le projet risque de créer d'importantes friches commerciales.

La CNAC a pourtant donné son autorisation, le 15 février 2018. L'audition avait laissé peu d'espoir : le président de la Commission a voulu limiter l'intervention des associations à une zone Natura 2000 située à 4 km ; il croyait le projet central, situé face à la mairie (qui est en fait à un kilomètre), et vantait sa desserte par les transports en commun... alors qu'à mi-chemin de la gare centrale, il y a l'autre centre commercial argenteuillais, Côté Seine.

Deux élus municipaux ont déposé d'autres recours devant le tribunal administratif : d'abord, contre la modification du PLU spécialement destinée à permettre ce projet, puis contre le « protocole d'accord » qui engage la ville à vendre le terrain à Fiminco. Ces recours, non encore jugés, ouvrent un délai et un espace pour l'action collective, pour obtenir un réexamen.

La municipalité était restée très discrète lors du premier vote, en mars 2016, jusqu'à une présentation par le promoteur en décembre 2017. Ce sont les associations, dont le Comité Jean-Vilar créé à cet effet, qui ont informé les habitants. Lors d'une première enquête publique, au printemps 2017, 90 avis ont été exprimés, presque tous argenteuillais, presque tous critiques. De septembre 2017 à janvier 2018, 6200 personnes ont signé une pétition pour rénover la salle Jean-Vilar dans un cadre public, au lieu de la vendre au promoteur.

Le comité Jean-Vilar a organisé le 14 février une réunion publique ; 91 personnes ont participé et ont plébiscité trois priorités :



CONFÉRENCE DE PRESSE, NOVEMBRE 2017 DEVANT LA SALLE JEAN-VILAR.

- ▣ demander un référendum local ;
- ▣ préparer la prochaine enquête publique sur le déclassement du site (qui le sortirait du domaine public pour le vendre) ;
- ▣ réfléchir ensemble à des projets alternatifs.

La veille, le 13 février, le maire entrouvrait la porte : il promettait des « modifications substantielles » au projet. Un premier résultat de la mobilisation, et, espérons-le, une occasion de faire entendre les intérêts des Argenteuillais, des Franciliens et de la préservation durable du site.

COMITÉ JEAN-VILAR ■ ■ ■

1. CNAC : COMMISSION NATIONALE D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL.



TWITTER, FACEBOOK, BLOG :
COMITÉ JEAN-VILAR
cayzac.mariejo@yahoo.fr

Stade de Bezons, en attente des études

LORS DE LA CÉRÉMONIE des vœux, le maire de Bezons a annoncé « garder bon espoir de donner le premier coup de pioche pour le futur stade au début de l'été ». Ce qui nous a laissé à penser que les études préalables et, notamment, les études environnementales, avaient bien avancé.

Nous avons donc demandé au maire communication du rapport d'inventaire faune/flore, qui nous avait d'ailleurs été indiqué pour octobre, lors de la rencontre des associations environnementales avec la mairie en juillet 2017. Mais, en février 2018, toujours pas de rapport, la mairie n'a pas encore répondu à notre demande.

EMMANUELLE WICQUART ■ ■ ■
BEZONS ENVIRONNEMENT



Le Cèdre bleu : un arbre qui cache des tonnes de béton

Depuis une dizaine d'années, la ville de Saint-Leu-la-Forêt, située en vallée de Montmorency, est bétonnée à outrance. Un énième projet a fait déborder le vase...



DIX-HUIT PROJETS IMMOBILIERS, soit 636 logements ont été livrés ou sont à venir. La transformation progressive de ce qui était au départ un village va de plus en plus provoquer d'énormes difficultés de circulation, tant pour les automobiles (rues trop étroites pour le trafic) que pour les usagers du train d'ici à quelque temps, compte tenu du nombre de constructions tout le long de la ligne H.

Le bétonnage d'une ancienne propriété bourgeoise, inscrite au patrimoine architectural, sur un terrain de 6500 m², qui fut classé jusqu'en 2011 comme espace boisé non constructible, a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase. Le promoteur OGIC s'est plu à le baptiser Le Cèdre bleu, sans doute pour se convaincre que le béton était le milieu le plus favorable aux deux cèdres bleus encore protégés au PLU. Petit à petit, se perd une ville qui avait du caractère, au point d'avoir été, pendant longtemps, un lieu de villégiature prisé par les Parisiens et les artistes pour ses beaux jardins, la qualité de son air, de ses sources. Heureusement s'est constitué un collectif de citoyens déterminés, L'Ami des cèdres, qui met toutes ses forces pour s'opposer à ce projet-ci et, au-delà, à la densification à marche forcée de la ville.

Au milieu de maisons anciennes, de petits pavillons, c'est un pâté de béton que l'on entend faire rentrer coûte que coûte : 70 % d'emprise au sol ! 121 logements y seraient construits dans un quartier qui ne s'y prête pas du tout. En effet, la construction se ferait en bordure de rues particulièrement étroites, dont l'une, par laquelle se ferait l'accès aux parkings, ne fait que 5 mètres de large, est pentue et dans le prolongement de laquelle se trouve un passage à niveau.

La pollution s'aggrave

Même si la commune s'appelle Saint-Leu-la-Forêt, l'air qu'on y respire en fond de vallée n'a désormais rien d'agréable. Dans ce cœur de ville où les rues resserrées emprisonnent l'air, la pollution s'aggrave car elle provient de partout : circulation automobile, chantiers, rejets des chauffages, avions...). La noria des camions desservant les chantiers en rajoute, s'il était besoin. Ce qui représente un risque sanitaire important pour la santé des habitants.

Cette implantation totalement aberrante est rendue possible par un vide juridique : il n'existe aucune norme veillant à l'équilibre entre la densification et les possibilités de circulation dès lors qu'il s'agit de quartiers déjà existants. Et les déclarations d'intention du PLU ne revêtent aucune valeur contraignante, tant elles sont sujettes à libre interprétation (« un terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée répondant à l'importance et à la destination de l'im-

meuble (...) notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès »).

La réalisation de ce projet fournirait le prétexte idéal pour modifier le plan de circulation de la ville souhaité par les pouvoirs publics depuis longtemps : la rue en bordure de forêt servirait désormais de voie à fort trafic plongeant vers le centre-ville, par un angle droit très dangereux en ce secteur très fréquenté par les promeneurs.

Un projet en zone de gypse

Un autre point suscite une grande inquiétude : cette opération prendrait place en zone de gypse, où l'eau ruisselle puisqu'elle se trouve en contrebas du coteau de la forêt de Montmorency. Or aucune étude de sol n'est disponible à ce jour et la prescription du maire dans l'arrêté qui accompagne la délivrance du permis (« il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions ») fait apparaître un drôle d'usage du mot « importe », là où on attendrait « incombe », ce qui n'est pas de nature à rassurer les habitants. On s'étonne que le maire puisse ainsi s'exempter de toutes responsabilités en cas de problème. Les terrains sont mal stabilisés sur le coteau, une sente a même été fermée à cause d'un mouvement de terrain.

Mais cette complexité du sous-sol (l'eau provoquant la dissolution du gypse) ne semble pas tracasser les décisionnaires de ce projet. Pour construire les deux étages de parking, il va falloir tenter d'empêcher que l'eau ne nuise à l'ouvrage et aux riverains par la construction d'un réservoir de rétention et d'un cuvelage. Il faut donc imaginer un chantier d'une ampleur et d'une durée exceptionnelle en plein cœur de ville, perturbant, voire bloquant partiellement des axes majeurs de circulation pendant sans doute deux ans.

La communication publicitaire, elle aussi, règle son compte à la nature avec des formulations ineptes : « une nouvelle nature de ville », « un art de vivre citoyen révélé en pleine nature ! ». Quel bel air de flûte pour bercer l'acquéreur qui doit tout de même payer la coquette somme de 152000 euros pour un studio de 26 m² !

Le collectif, épaulé par l'association Sauv'Natur et déjà rejoint par des voisins de la communauté d'agglomération, fera tout ce qui est en son pouvoir pour repousser ce projet déraisonnable. Il multiplie les actions pour contrer cette densification qui gangrène progressivement la ville. Certains membres souhaitent même renverser la tendance en portant un projet de maraîchage urbain.

JEAN-CHRISTOPHE PETCHOT-BACQUÉ ■ ■ ■
COLLECTIF L'AMI DES CÈDRES

Le BIP retoqué au tribunal

VIVRE SANS LE BIP qui regroupe les Amis de la Terre 95, VOE et SOS Vallée de Montmorency déposait, il y a plus d'un an et demi, un recours contre la DUP¹, datant d'avril 2016, concernant la section est de l'avenue du Parisis (BIP est). L'audience s'est tenue le mardi 20 février : le rapporteur public a proposé l'annulation de cette DUP.

Le projet de boulevard intercommunal (BIP) doit relier l'A15 à l'A1. La partie Argenteuil-Soisy est déjà réalisée. La partie centrale (Soisy-Grosly) fait l'objet d'une forte opposition locale du fait de son impact sur la fragile colline de Montmorency. La DUP concernait la partie est : une section routière de 2x2 voies de 5,5 km entre Bonneuil et Grosly, polluante, inutile et coûteuse (150 M€).

Les critiques formulées par le rapporteur public concernent le financement qui n'est pas assez étayé. Si le conseil départemental finançait seul les travaux, cela représenterait 5 % de son budget d'investissement sur cinq ou six ans, a précisé l'avocat. 50 % devraient être financés par la Région, mais la délibération a été prise après l'enquête publique.

Ce projet, vieux de quatre-vingts ans, à l'époque du tout-voiture et où on ne parlait pas de réchauffement climatique, n'est plus qu'un projet autoroutier puisque la voie en site propre pour un BHNS a été abandonnée. De plus, le projet a été saucissonné de façon à réaliser les parties qui font le moins l'objet d'opposition.

Le 13 mars, le tribunal a confirmé l'annulation, suivant en cela les préconisations du rapporteur public.

Cette décision constitue un encouragement pour les associations à lutter contre tout projet d'infrastructure conçu à l'époque du tout-routier et qui ne prend pas en compte les enjeux d'aujourd'hui.

AMIS DE LA TERRE VAL-D'OISE



FERME LEMOINE À GARGES.

1. DUP : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE.

<http://vivresansbip.canalblog.com>



A104 non ! mais d'autres inquiétudes

LE COPRA a toutes les raisons de penser que le rapport Duron va dans le sens de ses revendications réclamées depuis des années. Extraits du rapport :

« Le Conseil constate que depuis l'avis formulé par la commission Mobilité 21 (...) les études et la concertation autour de ce projet n'ont pas progressé.

« Il semble aujourd'hui admis que la plate-forme multimodale du port d'Achères peut fonctionner au moins à moyen terme sans évolution substantielle de la voirie routière structurante à proximité.

« Le Conseil considère dans ce contexte que le coût élevé du projet estimé à plus de 3 Mds€, les difficultés environnementales qu'il soulève, tout comme la priorité à donner aujourd'hui préférentiellement aux solutions de mobilités alternatives au renforcement du réseau autoroutier en Île-de-France invitent à reporter la question de la réalisation du prolongement de l'A104 à long terme. »

Mais si le projet A104 est repoussé à au moins 2038, les travaux de la liaison RD30-RD190 (pont d'Achères) sont prévus à l'horizon 2020. C'est demain ! Il s'agit d'une infrastructure à 2 x 2 voies à l'initiative du conseil départemental des Yvelines, dont l'arrêté de DUP a été signé le 8 février 2013 par le préfet. Le Copra craint de voir le pont d'Achères se substituer au tronçon sud de l'A104 (Achères-Orgeval), par liaison avec le pont de Triel-sur-Seine puis la RD 154. Ce qu'il nomme l'A104 bis.

Selon les autorités et les élus qui y sont favorables, le pont d'Achères est destiné à améliorer la circulation locale et à désenclaver la boucle de Chanteloup. Le Copra a toutes les raisons de craindre qu'il serve également à détourner les circulations de transit (voitures et nombreux poids lourds) vers l'A13, au sud, et vers le Val-d'Oise, au nord, sans aucune protection des zones urbaines traversées.

Pour cette raison, il continue à rencontrer tous les élus, en particulier ceux qui soutiennent son action, pour qu'ils soient eux-mêmes demandeurs de l'accélération de la réalisation du projet Tram 13 Express et de travaux d'amélioration de la N184.

Si à l'horizon 2030, une liaison autoroutière s'avérait malgré tout nécessaire, le projet A104 devrait être définitivement abandonné au profit de l'étude d'un tracé hors zones urbanisées.

CHRISTIANE PARAVY,
PRÉSIDENTE DU COPRA 184



www.copra184.org

Le Copra refuse tout prolongement de la Francilienne en zone urbanisée



Le 1^{er} février 2018, Philippe Duron, président du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) rendait son rapport à la ministre des Transports. Pour le Copra, les recommandations du COI se résument ainsi :

- 1 arrêter les études
- 2 ne pas réaliser le projet A104 avant 2038 quel que soit le scénario.
- 3 réexaminer l'opportunité du projet d'ici à 2030
- 4 approfondir d'ici à 2030 les solutions alternatives d'amélioration du réseau existant.

Cela va dans le sens des revendications du Copra 184.

Le précédent article s'arrêtait au mois d'août avec la réponse de l'avocate du Carf, M^e Paul, au recours de la sous-préfète de Seine-Maritime.



Carf: Collectif alertes et riposte fret
<https://sites.google.com/site/alertesripostesfret>



À l'automne, le Carf a demandé une entrevue au Collectif des élus, après réception, en août, du recours de la préfète de Normandie pour savoir quelle suite donner à l'action juridique? Demande restée... sans réponse.



Olivier Casenaz, juriste à la mairie de Pontoise, a transmis le mémoire en réponse de la SNCF, qui démonte point par point le recours du Carf et rejette avec véhémence le saucissonnage évident du projet. L'avocate décide d'envoyer des mémoires en réplique aux deux mémoires de la préfète et de la SNCF.



Le Carf, toujours sans réponse du Collectif des élus, a organisé, avec Olivier Casenaz, une réunion le 7 décembre: seront présents certains maires, des conseillers municipaux et des représentants de plusieurs associations. Olivier Casenaz explique que, pour étayer la réplique, seuls des documents officiels seront pris en considération, mais ni article de presse ni infos Internet. Le Carf dispose d'un document officiel très précis et d'autres documents dont les sources ne

peuvent pas être contestées. Mais le dossier étant en cours d'instruction au tribunal, l'association est tenue de respecter la confidentialité.



Au début 2018, le Collectif des élus propose enfin une réunion: peu de maires, mais des représentants de la Normandie se sont déplacés dont Marie-France Devillerval, maire de Ferrières et l'association Voies et Voix en Pays de Bray. Alexandre Pueyo du conseil départemental du Val-d'Oise et, bien sûr, le Carf étaient présents.

Les études que le Carf avait demandées sur les sols, l'environnement, la cohabitation voyageurs/fret sur les mêmes voies n'ont pas été fournies. Peut-être ont-elles été réalisées? Seul le juge du tribunal de Rouen est à même, désormais, de pouvoir demander la production de ces études à la SNCF.

La clôture de l'instruction étant le 20 mars, plus rien ne peut être déposé après. La réponse de la préfète est attendue pour cet été (juillet-août) et l'audience est à envisager en décembre 2018. ■ ■ ■

Peut-on envisager sereinement le passage de trains très lourds ?

À Osny, les talus SNCF ont subi un arrachage systématique des arbres. À la suite des fortes pluies, on a alors noté de nombreux dégâts: forte coulée de terre sur le haut du talus où les trains circulent, stabilité du sol mise en jeu. En bas de ces talus et à faible distance, on trouve les habitations.



bougent au passage des trains. Ce pont construit en 1880, âgé de 137 ans, commence à fatiguer. Trois mois de travaux sont assurés par la SNCF. Pendant ce temps, les trains de voyageurs roulent à 40 km/h. Ces travaux suffiront-ils pour assurer la sécurité d'un trafic accentué de fret? Le viaduc de La Frette construit en 1946 a aussi des capteurs.» (Cadre de vie frettois)



Le vieux pont-rail, âgé de 137 ans, commence à fatiguer...

Fragilisation du pont-rail de Cormeilles. Ce pont avait été contrôlé et « aucun problème n'avait été détecté alors qu'un marqueur avait bougé. Fin 2017, l'anomalie est constatée, les capteurs

5 trains ou 25 trains ?

Cécile Rilhac, députée, et Isabelle Muller-Quoy avaient fait allusion à ce chiffre de 5 trains par jour. La société Eiffage qui doit construire plus de 300 logements sur des terrains SNCF (parking de la gare à Pontoise) s'est fiée également aux informations fournies par le service

de l'urbanisme. Alexandre Pueyo, conseiller départemental a réagi vivement à ces annonces et rappelé que le projet annonce 25 trains.

290 millions d'argent public dépensé pour faire passer 4-5 trains? Cela est-il vraisemblable à l'heure où tous les

arbitrages se font sur le rapport coût/ rendu.

Le fait d'annoncer le passage de seulement 4-5 trains réduit la nécessité de prévoir des protections pour les riverains.

(Lire ci-contre le témoignage d'une Argenteuilaise)

NORMANDIE : Voies et Voix en pays de Bray

SNCF veut fermer des passages à niveau pour permettre le passage du fret: opposition farouche de la population car cela couperait des villes en deux.

POUR RÉALISER les fermetures des passages à niveau 41 et 42, il faut construire une déviation. SNCF a choisi un contournement par le nord (RD 930). Cette déviation serait réalisée dans des zones humides avec des remblais et des dépollutions de sol, mais nécessiterait aussi l'arrachage de haies, le déplacement d'une mare sans compter l'abattage d'arbres dont certains sont multicentennaires (*Ferrières en bref, avril 2017*).

Pour cette RD 930, deux forages à 800 m l'un de l'autre ont été effectués en août 2017: l'eau était présente à 1,72 m pour le premier et à 1,47 m pour le second. Les deux forages sont sur le tracé de cette déviation qui doit être creusée à 4-5 mètres pour la dénivellation. Pour les Brayons qui connaissent bien les terrains, ce n'est pas une route qui va se construire, mais un canal! (*Voies et Voix en pays de Bray*).



Des forages ont été effectués chez des particuliers, sur 11 m de profondeur, pour introduire de l'eau afin de vérifier le temps d'infiltration. Mais l'eau ne s'est pas infiltrée à cause des couches d'argile: inondations en perspective! (*Voies et voix en Pays de Bray*).

Les entreprises s'inquiètent également: les déviations vont aggraver la circulation routière. L'usine Danone fonctionne sept jours sur sept, emploie 400 salariés. De chaque côté de la route départementale 21 sont situés les parkings de l'usine, traversés au quotidien par les 400 salariés et par environ 100 mouvements de poids lourds. Danone craint donc des difficultés de circulation et un risque d'accidents. Une inquiétude partagée par d'autres entreprises: Polikote, Sika etc. (*Voies et Voix en Pays de Bray*). Sur le compte rendu du procès-verbal de l'enquête parcellaire, le commissaire renvoie au département la résolution de ce problème de trafic.

Des recours ont été déposés en Normandie sans réponse à ce jour. Si la situation est analogue sur tout le tracé Le Havre-Valenton, les inquiétudes des habitants sont légitimes.

PAGE COORDONNÉE PAR **GUYLAINE CHIRONNIER**,
PRÉSIDENTE DU CARF

TÉMOIGNAGE : fret ferré de nuit : le ressenti du bruit et des vibrations

JE SUIS DOMICILIÉE dans la rue d'Ascq à Argenteuil depuis mars 2016. Depuis, j'ai été confrontée aux bruits assourdissants des trains de fret qui circulent juste sous mes fenêtres. Ce qui m'a le plus interpellée, c'est le fait qu'il semble que ces trains n'ont aucune limite en termes d'horaires de passages. Ils circulent régulièrement toute la journée jusqu'à 1h32 du matin pour s'arrêter et reprendre deux heures après dès 3h38, ce qui nous laisse deux vraies heures de sommeil. Ils roulent aussi bien en semaine qu'en week-end (je note leurs horaires de passage et les filme).

Les nuisances sonores sont insupportables. Est-il nécessaire d'évoquer les vibrations que cela engendre? Je précise que toutes les habitations dans ce quartier d'Argenteuil sont toutes des immeubles anciens dont les murs sont très fins et il n'y a aucune isolation. Certains appartements comportent des fenêtres à double vitrage, d'autres pas. Quoi qu'il en soit, le double vitrage n'empêche absolument pas de réduire le bruit de ces trains de fret auquel s'ajoute le bruit de la vibration des vitres et des murs au point que c'en est assourdissant. On ne s'entend plus parler lors d'un passage de fret.

Les conséquences sur ma fille de 13 ans? Cette enfant, qui a toujours été très calme et sereine, a depuis des troubles du sommeil (tout comme moi), elle est continuellement fatiguée, agitée et nerveuse. Depuis un an et demi, elle est suivie pour des maux de tête très violents et fréquents. Elle dort la journée et ne trouve pas le sommeil la nuit. À cause de son insomnie, elle se met à grignoter la nuit. Ce qui ne s'était jamais produit auparavant. Il ne faut pas se leurrer, les nuisances sonores dues aux frets ont des conséquences sur la santé des habitants vivant à proximité de ces voies de chemin de fer et, en particulier, sur les plus fragiles, nos enfants. Comme vous pouvez le constater sur la photo ci-contre, notre immeuble est situé à moins de 10 m de la voie de chemin de fer. *A priori*, il est prévu d'augmenter le nombre de trains en circulation dans un avenir proche (côté Gisors), ce qui engendrera à terme 25 trains supplémentaires. Argenteuil sera forcément impacté par cette augmentation de trafic. Que va faire le maire de la ville? Si un train passait aussi souvent sous les fenêtres de sa maison, je suis d'avis qu'il aurait réagi par des actions pour le bien-être de sa propre famille. Juste un mot: intolérable.

FAIZA ISSA

fret
ferré

Témoignage d'une habitante d'Argenteuil sur les passages de train de fret ferré de nuit. Et cela avant la mise en place du projet Serqueux-Gisors. Cette habitante va interpeller le maire sur la nécessité de protéger les riverains du bruit. S'il existe des dispositions (PEB) pour Roissy, il y a nécessité de faire appliquer ce droit sur toutes les nuisances liées au bruit.



RUE D'ASCO À ARGENTEUIL.



Recycler, réduire, réutiliser-partager sont les trois piliers de l'économie circulaire. Une vision de l'activité humaine respectueuse des ressources de notre planète, qui nous incite à une recherche permanente de frugalité et d'ingéniosité.

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE est une boucle vertueuse qui va de la production au recyclage, en passant par une consommation sans gaspillage, et qui se résume dans l'expression «du berceau au berceau». Car notre planète ne peut clairement plus supporter cet épuisement de ses ressources qui s'accélère au fil de l'expansion dans le monde du modèle capitaliste assis sur une consommation de masse.

Le regard doit changer et voir dans tout déchet une ressource. Dans notre région Île-de-France, une des plus nanties au monde, la paresse et l'habitude doivent faire place désormais à de nouveaux réflexes qui gagneront à s'inspirer de ces pays dits «en développement» qui sont contraints à la frugalité et à la débrouille.

Alors qu'au niveau mondial on ne récupère et recycle que 9 % de ce que l'homme prélève dans la nature, l'économie circulaire est enfin considérée par les gouvernements – et notre exécutif régional – comme une composante essentielle de l'indispensable transition écologique, et même de la transition énergétique.

La Région Île-de-France présentera, en mai prochain, à la délibération des élus sa stratégie énergétique qui comporte des objectifs ambitieux sur les énergies renouvelables, notamment celles issues de la biomasse. Et surtout, le PRPGD¹, prévu pour 2019, comportera un plan d'action spécifique «économie circulaire», dont l'exécutif est convaincu qu'il sera porteur de créations d'emplois autant que de bénéfices écologiques.

Ce plan régional, qui veut amplifier et rendre plus cohérentes des actions et initiatives engagées depuis plusieurs années, s'inscrit dans la feuille de route nationale pour l'économie circulaire, dont on sait, de surcroît, qu'elle devra se déployer d'abord à l'échelle des territoires, et avec un droit explicite à l'expérimentation. Ce qui doit résonner comme un encouragement aux associations susceptibles, par nature, de proposer ou de porter des initiatives locales, comme par exemple des «recycle-ries» ou des projets d'agriculture urbaine, économes en eau et friands de fertilisants issus du compostage.

Tri et recyclage

Alors que le tri sélectif mis en place depuis des années et les déchetteries, qui proposent un maillage correct de notre territoire, permettraient aux citoyens et aux professionnels d'optimiser leurs pratiques, trop

peu de nos déchets sont récupérés et/ou valorisés. En Île-de-France, seule une bouteille plastique sur dix est triée et recyclée. Et ce n'est pas la filière de traitement qui est défailante, puisqu'il est avéré que la France connaît une pénurie de certaines matières plastiques issues du recyclage, dont le polyéthylène haute densité destiné, notamment, aux emballages. On enfouit encore ou on incinère 600 kg par habitant, alors que le Francilien ne trie chaque année que 55 kg de déchets... Pour 77 kg en moyenne dans le reste de la France.

En prenant en compte les déchets du BTP et les déchets des entreprises (essentiellement du papier), on ne trie qu'un tiers des déchets générés en Île-de-France. Or le seul déchet que nous devrions encore admettre est un déchet qui est trié et sera recyclé ou valorisé (énergie ou compostage), dont la durée de vie en tant que déchet sera courte et sa vie en tant que ressource aussi longue que possible. La Région envisage à cet égard une homogénéisation des consignes de tri sur le territoire.

Dépôts sauvages

Et il y a sans doute plus inquiétant, c'est la multiplication des dépôts sauvages dans la nature, avec des dégâts sanitaires inquiétants prévisibles dus à la proportion importante de déchets dangereux dans ces décharges à ciel ouvert...

La Région prévoit à cet égard un système d'alerte destiné à permettre le signalement, des dépôts illégaux qui coûtent 13 euros par habitant et par an pour leur nettoyage. Elle va également aider financièrement les intercommunalités confrontées à des décharges sauvages. Et rapidement constituer un fonds à cet effet.

Enfin, la Région va contribuer à la création de nouveaux points de collectes dédiés aux artisans du BTP. Mais, face à ces pratiques délinquantes détestables que rien, et en tout cas pas la répression, ne semble freiner, le seul espoir à court terme est simplement de pouvoir inverser la tendance... L'exemple en est la méga-décharge qui a pu naître et s'agrandir en toute impunité aux portes du Val-d'Oise sur la plaine de Chanteloup-les-Vignes (78).

Réduire nos déchets

Sur ce sujet, c'est plutôt l'entreprise qui est en première ligne. Par une écoconception des produits capable d'intégrer, avant même la commercialisation, la réparabilité et la durabilité des produits, par le choix d'emballages au juste nécessaire, le producteur peut agir efficacement contre l'obsolescence programmée et en faveur de la réduction des déchets.

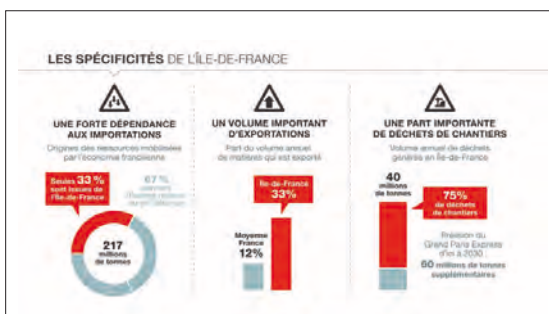
PRODUIRE ET CONSOMMER AUTREMENT

EN ÎLE-DE-FRANCE



Le PRPGD engagera la Région Ile-de-France pour douze ans, avec une vision très ambitieuse, celle du « zéro déchet ».

L'exemple du groupe d'électroménager SEB qui a accompagné la création d'un réseau de réparateurs de proximité pour l'ensemble de ses produits, y compris les plus petits appareils à moins de 50 euros, constitue une bonne pratique dont pourraient s'inspirer bien des entreprises.



Un autre domaine, celui des palettes bois, est également très instructif et où il est possible de progresser : 60 % des palettes sont aujourd'hui récupérées et valorisées tandis que 50 % du total des palettes en circulation sont des palettes multirotations. Une palette peut désormais être utilisée vingt-huit fois.

C'est par ses choix de «consomm'acteur» que le citoyen peut agir : éviter les produits suremballés, acheter en vrac, privilégier les produits contenus dans des emballages fabriqués avec des matières recyclées, voire compostables.

Et lutter contre les gaspillages, au premier rang desquels figure le gaspillage alimentaire. Rappelons qu'entre le champ et l'assiette, près de 50 % des denrées alimentaires sont perdues : 20 % chez les distributeurs et les restaurateurs, 10 % au sein de nos foyers...

Réutiliser et partager

La crise économique aura peut-être eu un effet bénéfique, celui d'inciter les consommateurs à se tourner vers les produits de seconde main. Nous voyons en effet se multiplier les recycleries et autres friperies. De nombreuses associations se développent aujourd'hui sur le modèle d'Emmaüs, qui offrent des emplois d'insertion dédiés à la remise en état de meubles ou d'appareils électroménagers, revendus à des prix accessibles à tous.

Le don, le troc redeviennent des idées tendances tant pour le lien social créé que pour l'économie de matières premières générée.

« L'économie de fonctionnalité » a toute sa part dans l'économie circulaire. Elle substitue l'usage à la propriété : location de voitures ou bicyclette, d'électroménager ou de bricolage à des professionnels ou à des particuliers.

Les entreprises elles-mêmes peuvent louer les pneumatiques de leurs véhicules utilitaires au manufacturier qui prendra en charge recyclage ou rechapage.

La mise en place sur les territoires, par les collectivités et les chambres de commerce et d'industrie, de projets de symbiose industrielle (autrement appelée «écologie industrielle») constitue une autre opportunité majeure pour les entreprises d'entrer de plain-pied dans l'économie durable.

EDF a ainsi élaboré une base de données en «open source» qui répertorie provenance et usage possible d'un nombre impressionnant de matières premières chimiques ou minérales.

Tout près du Val-d'Oise, à Porcheville, dans les Yvelines, le démontage de la centrale thermique au fioul arrêtée depuis un an et dont la déconstruction s'étalera jusqu'en 2030, va donner lieu à un inventaire précis et à une réutilisation systématique de l'intégralité de ses composants, des câbles électriques jusqu'aux chaudières, sans oublier le véhicule de l'équipe de gardiennage...



Une seule planète : la Terre

C'est désormais à partir du mois d'août que l'homme arrache à notre planète les ressources que celle-ci ne peut plus renouveler. Comme chacun sait, il n'y a pas de planète B et ces comportements inconscients ne peuvent perdurer. Plus que jamais, nos déchets doivent être désormais considérés comme des ressources et les décharges semées par des décennies de sociétés de consommation doivent être regardées comme des «mines urbaines». Les technologies existent qui permettent de traiter et de recycler la quasi-totalité des sous-produits de l'activité économique. Il manque parfois les modèles économiques, mais il manque surtout la volonté politique et le courage de changer nos habitudes de consommation. L'économie circulaire, si elle peut, à très court terme, réduire notre dépendance aux minerais importés et aux combustibles fossiles, saura à plus long terme assurer la préservation de nos sols et de nos paysages, nous faisant passer de la culture de l'intensité et de la quantité à celle de la qualité de vie.

PATRICE-HENRY DUCHENE, VOE ■■■

Il manque parfois les modèles économiques, mais il manque surtout la volonté politique et le courage de changer nos habitudes de consommation.



Si les associations sont d'accord pour dire qu'aucun autre projet global n'est envisageable sur cette plaine, elles n'en regrettent pas moins que le projet du Smapp¹ sur la forêt se soit élaboré sans les associations et les citoyens... Les modifications, une fois le projet établi, ne sont très souvent possibles qu'à la marge.

1. SMAPP: SYNDICAT MIXTE D'AMÉNAGEMENT DE LA PLAINE DE PIERRELAYE.

2. SIECUEP: SYNDICAT INTERCOMMUNAL POUR L'ÉTUDE D'UNE CHARTE D'URBANISME ET D'ENVIRONNEMENT DE LA PLAINE DE PIERRELAYE.

3. CIN: CONTRAT D'INTÉRÊT NATIONAL.

4. ETM: ÉLÉMENTS TRACES MÉTALLIQUES

5. PLU: PLAN LOCAL D'URBANISME.
PLUi: PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL.

6. SCOT: SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL.

LES ASSOCIATIONS considèrent le projet de forêt comme un moindre mal et comme le moyen de proposer un projet de territoire. Ce projet concerne 1 350 ha (700 ha à créer, 350 à consolider et 300 en clairières). La carte d'étude du SIECUEP² reprenait en gros la carte des épandages (2 100 ha moins les zones d'activités de Saint-Ouen et de Taverny), soit environ 1 500 ha. Ce périmètre est retenu pour la forêt.

Les lisières et les marges de la forêt vers le hors-forêt interpellent les associations. Va-t-on renvoyer l'aménagement aux seules communes en leur conférant les obligations de logements (9 000 logements prévus), le relogement des gens du voyage hors des 5 ha réservés aux franges (ils occupent actuellement 15 ha), le maintien de zones agricoles... ainsi que semble le prévoir le CIN³?... Les associations ont donc examiné par thèmes ce qui les interroge et dont les éléments sont en grande partie dans le CIN³.

La pollution

Il n'y a pas de solution à la pollution. L'objectif de la forêt est bien de fixer les métaux lourds, mais pas leur élimination; on doit en être conscients et informés: il faudra vivre avec. Le traitement à la chaux ne peut être que du «court terme». Que fera-t-on à l'avenir pour «rechauffer» les zones boisées? Quant aux études sur la faisabilité forêt par rapport à l'acidification dans le temps et la possibilité de migration des ETM⁴ vers la nappe, celles-ci n'ont jamais été rendues publiques depuis les réserves de l'INRA en 2004.

L'urbanisation et la cohérence d'ensemble

En 2030, il est prévu 8 000-10 000 logements dans le CIN. En considérant que la moitié est déjà actée dans les PLU⁵, on devra donc doubler les constructions, et cela dans une logique d'étalement urbain.

Ce projet de forêt ne peut être isolé et doit s'intégrer dans son environnement. Son intégration avec la plaine environnante, construite, constructible ou demeurant maraîchère, comme avec les massifs forestiers locaux, est nécessaire. Une telle présentation manque au dossier.

Les priorités

Les associations aimeraient que soient actées dans le temps les différentes étapes afin que des projets non réalisables aujourd'hui ne soient pas bloqués par les poussées d'urbanisation des villes: les biocorridors par exemple (qui sont encore à identifier), inscrits certes dans le projet, ne proposent pas tous des bioponts ou passages souterrains pour permettre une vraie trame verte et bleue (passage de l'A115 de l'A15, des voies ferrées, des zones urbaines denses, etc.). L'absence de zones humides – c'est paradoxal – hormis les rus de Liesse et Vaux ne permettront pas à la trame bleue d'être fonctionnelle.

Les propositions alternatives

L'aspect historique, pédagogique et expérimental devrait être mis en valeur, en particulier à la ferme de la Haute-Borne dont la maîtrise foncière est déjà publique. Dans la maison de maître de la ferme de la Haute Borne, un musée de l'histoire de la plaine de son usage et de sa pollution pourrait servir d'espace pédagogique aux écoles.

Au titre forestier comme pédagogique, cette ferme pourrait développer des pépinières sous serre afin d'alimenter au fur et à mesure les plantations (et celles des forêts environnantes à renouveler) avec des panneaux photovoltaïques orientables permettant à la fois la production d'électricité pour les bâtiments mais aussi pour servir d'ombrage ou d'aération pour les pépinières...

Des zones témoins de traçage de la pollution pourraient être définies sur des terrains pollués pour tester l'absorption de la pollution par les champignons ou par des plantes.

L'agriculture

Des cultivateurs exploitent encore. Pour pérenniser leurs exploitations, quels outils mettre en place pour donner suffisamment de cohérence territoriale et une continuité dans le temps (en lien avec Plaine de France, du Plessis-Bouchard, etc.)?

Ce sont quelques idées et les associations espèrent que le temps et une démocratie participative enfin retrouvée permettront d'enrichir la palette des initiatives.

En conclusion, les associations souhaitent poursuivre de façon constructive la concertation engagée par le Smapp avant l'enquête publique prévue à l'automne. Pourquoi ne pas créer, dès aujourd'hui, un comité consultatif ou un comité de suivi?

Le contrat d'intérêt national

Signé le 21 mars 2017 par le Smapp et les diverses collectivités concernées, le CIN vise à redonner lisibilité et valeur à l'ensemble du secteur de la plaine (2 000 ha) avec l'objectif d'une continuité écologique de l'Oise à la Seine.

Le CIN propose :

- de réaliser de grands secteurs d'aménagement urbain (logements et activités) dont il veut assurer la cohérence entre les différents projets de ZAC par le biais de Scot⁶ ou de PLUi⁵;
- de maintenir l'agriculture pendant la phase transitoire et de permettre une agriculture périurbaine sur les franges de la forêt;
- d'anticiper les déplacements routiers;
- de prévoir un réseau cyclable piétonnier autour de la forêt, etc.

Le CIN est disponible sur val-doise.gouv.fr

Phytoremédiation et Mycoremédiation

Dépollution des sols par les plantes et par les champignons

forêt

LES ACTIVITÉS HUMAINES génèrent de nombreux polluants qui se disséminent dans l'environnement. Nous en avons un exemple sous nos yeux dans la plaine de Pierrelaye, où la Ville de Paris a procédé à des épandages contenant de nombreux produits toxiques pour l'homme et les animaux. Parmi ces polluants, on a identifié de nombreux métaux lourds (plomb, cuivre, zinc, chrome, nickel...); on les appelle ETM¹. Les besoins de réduire les risques sanitaires des sites pollués imposent d'étudier le transfert des ETM contenus dans les sols vers des organismes vivants, plantes ou arbres. L'accumulation de ces éléments dans les végétaux doit être quantifiée si l'on veut étudier le flux dans les systèmes et les réseaux topiques et pour étudier la faisabilité des méthodes naturelles de dépollution.

On sait que les végétaux peuvent contribuer à immobiliser les polluants; ils évitent l'érosion du sol par l'eau et le vent et le transport des ETM vers les nappes par percolation de l'eau du sol. C'est sans doute ce qui a poussé le Smapp² à opter pour la plantation d'une forêt.

Devant ce projet, les associations de défense de l'environnement du Val-d'Oise ont émis l'avis que ce fût la moins mauvaise solution, sachant que ce choix évite l'excavation des terres, de nombreuses rotations de camions, la question des lieux pour les déposer. En plus, cela aurait nécessité des travaux pharaoniques sans financements. Les mêmes associations souhaitent que l'on fasse le maximum pour continuer le suivi d'études avec des solutions naturelles de dépollution ou d'organismes concentrant les pollutions pour suivre l'évolution des sols. Les secteurs à concentration importante d'ETM étant les plus intéressants pour ce suivi.

La migration des ETM vers les plantes dépend de nombreux paramètres: la physico-chimie des sols, la

minéralogie, le pH³, etc. Elle est aussi influencée par des micro-organismes: bactéries et champignons qui vivent dans la rhizosphère (terminaison des systèmes racinaires des plantes). De nombreuses études de mycoremédiation ont déjà été réalisées. En 1998, à Halluin (Hauts-de-France), à la suite d'une pollution aux dioxines, les acteurs locaux se sont mobilisés sur une expérience en utilisant des champignons autochtones du sol pour biodégrader la dioxine. En 2015, la Société Eiffage Méditerranée, associée à Gauthey et Polpop créée par Gilles Burban, a expérimenté la mycoremédiation sur des sols pollués aux hydrocarbures lourds et aromatiques, cadmium et plomb, qui, à 25°C, ont été dégradés par les champignons. Il y a de nombreuses thèses sur le sujet. Et un grand nombre de chantiers de phytoremédiation et de mycoremédiation ont été réalisés depuis les années 2010 dans le monde entier.

La plaine de Pierrelaye est un endroit idéal pour permettre aux scientifiques, biologistes, botanistes, mycologues de poursuivre des études *in situ*. Alors réservons un emplacement sur la zone, par exemple, dans la ferme de la Haute Borne qui sera fermée au public, et continuons le suivi et le contrôle, par les champignons, les plantes... d'une plaine qui sera à jamais, désormais, un lieu de vie et d'expérimentations.

DANIEL MAUREL, IASEF ■ ■ ■

Les champignons sont des «consommateurs». Dépourvus de chlorophylle, ils sont incapables de fabriquer les substances nécessaires à leur survie et doivent donc consommer des molécules organiques produites par d'autres organismes.



PLEUROTUS OSTRÉATUS (PLEUROTE EN HÛÎTRE). PAUL STAMETS (CHERCHEUR AMÉRICAIN) A DÉMONTRÉ QU'ILS PEUVENT TRANSFORMER LES HYDROCARBURES EN GLUCIDES. ILS SERAIENT DONC EN MESURE DE DÉGRADER LES RÉSIDUS ORGANIQUES PÉTROLIERS, MAIS AUSSI LES PESTICIDES ET LES DIOXINES.

1. ETM : ÉLÉMENTS TRACES MÉTALLIQUES.
2. SMAPP : SYNDICAT MIXTE D'AMÉNAGEMENT DE LA PLAINE DE PIERRELAYE.
3. PH : MESURE DE L'ACIDITÉ OU DE LA BASICITÉ.



VOE
Val-d'Oise environnement
valdoise-environnement.fr
01 39 35 00 50



IASEF
Initiatives et Actions pour
la sauvegarde de l'environnement
et des forêts
iasef.fr
07 71 17 73 91



Amis de la Terre Val-d'Oise
amisdelaterre.org/-valdoise-.html
01 39 83 51 74
valdoise@amisdelaterre.org



Plaine en devenir
Luc Blanchard
96 p. Editions StudioGraph
20 € disponible:
2 rue du D^r G. Ledermann
92310 Sèvres
01 45 07 01 95
studio@studiograph.net

Une histoire de la plaine qui démarre avec la nécropole, passe les deux guerres, se répand avec les eaux usées puis avec la pollution par les métaux lourds et les déchets pour revenir aux sources, plus d'un siècle après, avec une forêt...



La caille des blés

Plumage d'un brun terne avec des stries blanches. Le dessus est brun rayé de noir et de crème formant deux bandes, la gorge est blanchâtre. La tête a trois rayures jaunâtres. Le dessous est plutôt crème et la queue extrêmement courte.

REPRODUCTION

La femelle pond un œuf par jour pendant environ 10 jours puis les incube pendant quelque 18 jours. Le mâle ne prend aucune part à l'incubation. Les jeunes cailles savent voler à l'âge de trois semaines et sont prêtes à partir en migration à deux mois.

PROCESSUS POUR LE RECENSEMENT

Tout technicien agréé doit suivre une formation théorique et pratique auprès de l'ONCFS¹.

Sur le terrain, on pose un filet avec un leurre sonore en dessous. Quand le mâle approche, on laisse tomber le filet sur l'oiseau.

Ces recensements doivent renseigner sur la date, les conditions climatologiques et, pour l'oiseau, sur son âge par rapport aux rémiges, tarse, aile pliée (mesure française et espagnole). Ensuite présence ou non de collier et définition de la classe de la cravate et des joues (par rapport à la couleur).

1. **ONCFS** : OFFICE NATIONAL DE LA CHASSE ET DE LA FAUNE SAUVAGE.

2. **FICIF** : FÉDÉRATION DES CHASSEURS D'ÎLE-DE-FRANCE.



« DANS LES ANNÉES 1970, nous attendions en mai, mon grand-père et moi, le retour de la caille des blés au moment de la récolte des asperges. »

Dès son arrivée sur le site de nidification potentiel, le mâle chante et la femelle lui répond par une suite de grognements intraduisibles. Dans notre département, les zones de nidification correspondent aux grandes plaines céréalières emblavées en blé, orge, pois et betteraves.

La caille des blés semble relativement fidèle à des sites de reproduction, mais leur occupation varie d'un printemps à l'autre en fonction de la densité d'oiseaux: il y a des années à cailles et d'autres sans.



A.W. STRUTT

« La plaine agricole où j'entendais la caille dans mon enfance est toujours occupée par l'espèce, mais sa présence est de plus en plus sporadique alors que le biotope n'a pas changé. »

Migrateur estivant, la caille arrive au plus tôt à la mi-avril pour repartir vers l'Afrique du Nord au plus tard à la fin septembre- début octobre.

La caille étant d'une grande discrétion, la seule solution efficace pour la recenser reste le chant, période vocale entre la mi-mai et la mi-juillet avec un optimum dans la seconde quinzaine de juin.

Après les récoltes, elle fréquente les chaumes et les couverts de type luzerne, trèfles ou autres cultures intermédiaires.

JEAN-LUC BARRAILLER, VOE ■ ■ ■

Mise en place d'un recensement valdoisien de l'espèce



J. PEYNET FICIF

Depuis 2017, un suivi de l'espèce a été engagé à l'échelle du département par la Ficif². Cette étude se fonde sur le repérage des chants des mâles et des cris des femelles et sur le bagage de coqs. En 2017, les captures se sont déroulées uniquement dans le Vexin entre le 16 mai et le 18 juin. À l'issue de cette première année, le bilan apparaît très satisfaisant et prometteur. 33 cailles mâles ont été capturées, dont un coq déjà bague (à Magny-en-Vexin, une semaine auparavant).

Sur les 32 oiseaux, un seul était âgé de plus de deux ans. 25 individus avaient entre un et deux ans et six avaient moins d'un an. Ces jeunes oiseaux sont probablement nés au Maroc en février 2017. Ils ont entrepris leur migration pré-nuptiale en avril-mai.

L'espérance de vie de la caille des blés est courte (3 ans, maximum 8 ans) et est compensée par un bon taux de reproduction et une maturité sexuelle très précoce (six mois).

JLB ■ ■ ■

LA DIFFICULTÉ de la conduite de l'étude a résidé principalement dans le fait que, dès que le couple est formé, le coq devient insensible aux cris d'appel des poules. Tout emploi de leurre sonore s'avère vain et toute tentative de baguage est inutile.

Il faut donc, dès qu'un mâle chanteur est identifié, intervenir au plus vite pour tenter de le capturer avant qu'il ne s'accouple. Le délai est parfois inférieur à 24 h.

Une des limites de l'étude en cours repose aussi sur le fait que les plaines agricoles sont peu inventoriées

et que les informations fragmentaires proviennent de seulement quelques agriculteurs et gardes-chasses. L'objectif de 2018 sera de baguer encore plus d'oiseaux et d'étendre l'aire de prospection à la Plaine de France et à la vallée de l'Oise qui possèdent des biotopes adéquats. Il y a donc nécessité à doper le réseau d'informateurs très réactifs (vu le peu de délai possible après le repérage d'un oiseau).

Le technicien de la Ficif chargé de cette étude est **Julien Peynet**. À contacter au **06 85 05 44 56**.

JLB ■ ■ ■