

Isséane

Pour mieux tirer parti des déchets ménagers

*Parlant sur le tri sélectif,
la nouvelle usine aura une moindre capacité de combustion*

Les discours lénifiants entendus ici ou là n'y feront rien : Paris et sa banlieue manquent et vont manquer de plus en plus de capacité pour traiter les déchets ménagers ; et ceci parce que la production de déchets s'accroît. Le tonnage collecté augmente de 1,1 % par an quand la population croît de 0,3 % (chiffres 1994-2002 communiqués par l'Observatoire régional des déchets d'Ile-de-France). L'exécutif du Conseil régional s'est saisi du problème et Michel Vampouille, vice-président chargé de l'environnement, a une vue précise du problème : « Cela passe par [...] la réduction

à la source du volume des déchets, [et] la valorisation de la matière ».

Dans le Val de Seine, on sait que l'incinérateur d'ordures ménagères d'Issy-les-Moulineaux, dit *Issy I*, est en fin de vie tandis que, sur un terrain proche, un nouvel équipement dénommé *Issy II* ou *Isséane* s'édifie afin de reprendre cette activité, avec des évolutions dues au progrès des techniques et au renforcement de la législation sur la protection de l'environnement. Le chantier a d'abord pris plus d'un an de retard sur son calendrier initial, en raison d'un recours contentieux intenté par une entreprise riveraine. Il est

maintenant en hyperactivité, parfois de 6 h à 22 h. Les ingénieurs qui le dirigent affichent une certaine fierté en annonçant qu'une partie - plusieurs mois - du retard pris est rattrapée, sans que le chantier cesse d'être exemplaire, y compris au plan social. Ils se savent en effet regardés par la presse spécialisée (sans parler de l'Inspection du Travail). Depuis l'achèvement du viaduc de Millau, Issy-les-Moulineaux est le plus grand chantier de génie civil de France. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Syctom de l'agglomération parisienne, syndicat intercommunal groupant 85 villes de 5 départements franciliens dont Paris.

suite page 3

Suite de la page 1

La place de la bicyclette

Dans le cadre de ce projet de charte, Val de Seine Vert a fait plusieurs propositions, parmi lesquelles le maintien du parcours cycliste provisoire, afin, dans l'attente d'aménagements cyclables définitifs le long des berges, de permettre la continuité du trafic conformément au *Plan des Déplacements Urbains* (PDU) qui préconise de favoriser l'usage de ce moyen de transport comme alternative à la voiture pour les courts trajets.

Avec ou sans bâtiments ?

Le projet de charte comporte l'éventualité de nouveaux bâtiments ou équipements dans le parc, entendant « favoriser la conception de nouveaux équipements ou bâtiments, ou leur rénovation, dans le cadre d'une démarche de haute qualité environnementale ». Ceci nous conduit à rappeler notre **opposition à l'édification de tout équipement autre que les structures légères**

destinées au sport amateur et aux loisirs. Notre position se fonde sur le respect des prescriptions relatives aux espaces verts urbains figurant dans le *Schéma directeur de la région Ile-de-France* et dans le *Schéma directeur du Val de Seine* qui sont, rappelons-le, des documents normatifs.

Le public « acteur de la vie du parc »

La gestion courante du PISG, ainsi que l'envisage le Département, associera aux pouvoirs publics non seulement les associations, entreprises et administrations signataires de la charte mais aussi les usagers qui seront conviés à des réunions de concertation, dans le but de « sensibiliser le public du PISG au respect de l'environnement et à l'objectif du développement durable ». Mais, en l'état actuel du projet, les conditions et modalités d'ouverture du *Comité consultatif* à de nouveaux partenaires ne sont pas prévues. Nous pensons qu'une charte efficace doit être évolutive, qu'elle doit être une

structure souple, capable de s'autoréguler pour s'adapter aux situations à venir. Nous demandons en outre que le champ de saisine pour avis du *Comité consultatif* englobe la création des nouveaux équipements. Enfin, les suites données aux avis des associations et des entreprises devraient être communiquées systématiquement à tous les membres du *Comité consultatif*.

Et demain ?

Nos propositions d'amendement du projet de Charte concernant le PISG ont été adressées au Conseil Général des Hauts-de-Seine début juillet 2005. Si le Département a une volonté de gestion participative vraiment efficace, un texte définitif, acceptable par tous les partenaires, devrait voir le jour dès l'automne pour une entrée en application au début de l'année 2006. Ce serait un signe encourageant pour les usagers du parc de l'île Saint-Germain.

Luc Blanchard

luc.blanchard@free.fr

Les espaces verts et le PLU

Le *Plan local d'urbanisme*, en débat, prévoit, pour la ville d'Issy-les-Moulineaux, 43,8 ha d'espaces verts (cimetière et arbres d'alignement compris) contre 23 ha aujourd'hui. Progrès ? Oui, mais insuffisant. Le *Schéma directeur régional d'Ile-de-France* a fixé l'objectif de **10 m² d'espaces verts par habitant**, soit, pour les 63 000 Isséens actuels, 63 ha.

Comment appliquera-t-on - notamment sur les axes routiers départementaux qui traversent la ville - les normes de qualité de l'air qui entreront en vigueur en 2010 : moins de 40 microgrammes de dioxyde d'azote et moins de 30 microgrammes de particules fines par m³ d'air ? On peut prévoir que les agences de notation ne placeront pas Issy-les-Moulineaux en tête de classement pour la qualité de vie, dans les prochaines décennies. Or, de plus en plus, dans la compétition entre communes des abords de Paris, ce critère prendra de l'importance, en réponse aux attentes de l'opinion.

Suite de la page 2

Calendrier des travaux

Le 16 mai 2005, M. André Santini, en sa qualité de président de la communauté d'agglomération de l'Arc de Seine, conviait la population locale à une réunion d'information où il donnait la parole à M. Denis Penouel, directeur général des services techniques du Syctom.

Voici le calendrier prévisionnel présenté à cette occasion :

- 29 décembre 2005 : Trois jours avant l'entrée en vigueur d'une norme européenne condamnant son mode de fonctionnement, l'usine *Issy I*, en service depuis 1965, cesse d'incinérer. Plus de panache blanc dans le ciel isséen, mais le site industriel demeure en activité. Les ordures apportées par les bennes urbaines y sont reprises par des camions clos de 20 tonnes qui les acheminent vers des sites d'enfouissement, principalement en Seine-et-Marne. Cette nouvelle configuration entraînera, pendant un an et demi, un accroissement sensible de circulation routière, au moyen de gros véhicules polluants.

- été 2007 : mise en service d'*Issy II* ou *Isséane*, usine de tri et de valorisation des résidus. Fin de l'activité d'*Issy I*. Fin de l'enfouissement. Retour à une gestion plus économe. La ville de Paris, propriétaire du terrain, le cède à la ville d'Issy-les-Moulineaux ou à un aménageur mandaté par celle-ci. On procède alors à une évaluation technique, notamment pour savoir si de l'amiante a été utilisée dans la construction de cette usine. Ensuite la « déconstruction » des bâtiments est entreprise, avec les précautions les plus strictes, vu l'environnement habité.

- fin 2008 : Le terrain d'*Issy I*, nu et dépollué, est livré aux promoteurs pour devenir un quartier résidentiel, structuré par un mail* allant en ligne droite de la place Jacques Madaule (tram *Jacques-Henri Lartigue*) vers le parc de l'île Saint-Germain. Une passerelle enjambant la RD 7 et le petit bras de la Seine prolongera le mail et assurera la continuité des circulations douces.

Réduction des déchets ?

La construction d'*Isséane* coûtera au Syctom 257 M € (environ 100 € par foyer fiscal, étalé sur de nombreuses années), non compris le coût de la « déconstruction » d'*Issy I*. Ce n'est donc pas une opération anodine. Le recours à l'enfouissement sera également très dispendieux, de l'ordre de 45 M €. Ceci n'est pas dû au seul coût de l'enfouissement mais à la régle-

mentation qui impose des pénalités à tout traitement des ordures ne valorisant pas sa matière première par le tri. Un intervenant, le 16 mai, a résumé la situation d'une phrase : le déchet qui coûte le moins cher, c'est celui qu'on ne produit pas ! Les collectes sélectives (du verre, du papier, des piles, des métaux...) ne dépassent guère, en France, le seuil de 10 % des ordures collectées. En l'état actuel du tri, les matières putrescibles ne sont pas isolées, et sont donc brûlées inutilement.

Issy II aura une capacité de combustion de 460 000 tonnes, soit 100 000 de moins qu'*Issy I*. L'évolution est donc prévue pour se faire dans le sens souhaité. Mais ce ne sera un succès que si chaque usager trie pour éliminer mieux. Le Plan départemental des Déchets des Hauts-de-Seine, révisé en 2000, définit l'objectif de 20 % d'ordures ménagères recyclées. Un taux dont nous ne prenons pas le chemin, dans l'immédiat. Le Syctom qui gère les déchets de 5,5 millions de Franciliens amorce une réflexion sur la réduction à la source des déchets et la remise en cause qu'elle implique des modes d'emballage de nos diverses consommations. Le 16 mai dernier, le discours du Syctom, par la voix de M. Malik Salemkour, directeur de cabinet du président Dagnaud, était courageux tant il allait à l'encontre des pratiques actuelles. Des exemples étrangers, notamment d'Allemagne, nous apprennent que seules des mesures concrètes, inculquées par l'enseignement scolaire, par des spots télévisés et par des messages dans les boîtes aux lettres, relayées ensuite par des animateurs de tri (un pour 10 000 habitants, demande l'ADEME), viennent à bout des vieux réflexes et font entrer la réduction des emballages dans la pratique des producteurs et distributeurs, et le tri dans les habitudes des consommateurs.

On peut évoquer à ce propos l'attitude de la municipalité parisienne qui a programmé la construction, assurée par le Syctom, d'un centre de tri à Paris 15^e, rue Henry Farman. Sa capacité sera de 15 000 tonnes. En 2008, selon les prévisions, les bennes à ordures des 14^e et 15^e arrondissements de Paris circuleront un peu moins qu'actuellement où elles viennent se décharger à *Issy I*. A plus long terme, le PLU de Paris prévoit de réserver des terrains dans les 12^e, 17^e et 18^e arrondissements, aux mêmes fins. Yves Contassot, maire adjoint de Paris chargé de l'environnement, parlait récemment de « *la forte mobilisation des Parisiens en faveur de la collecte sélective* ». Le Syctom rappelle de son côté que, sur Paris, la collecte

sélective a doublé en quatre ans et que, si l'effort d'investissement se poursuit, en 2008 Isséane ne devrait plus traiter que les collectes sélectives du sud des Hauts-de-Seine. (Voir *Syctom Magazine* n° 9, 2^e tr. 2005).

Le choix du transport par eau et par fer

Le Syctom, s'il ne réussit pas à nous faire trier nos déchets autant qu'il serait souhaitable, se distingue en revanche par une pratique écologiquement rigoureuse dans le choix des modes de transport. Répondant, le 16 mai, à une question de la salle, M. Denis Penouel rappelle tout d'abord qu'un pont provisoire relie le chantier d'Isséane au quai de Seine. Il supporte un tel trafic que sa nécessité n'est plus à démontrer. Il est le vecteur du choix fait - un peu tard, mais mieux vaut tard que jamais - de recourir au maximum au transport fluvial pour l'évacuation des terres excavées comme pour l'importation des matériaux. En fin de chantier, cet autopont sera démonté mais, par un passage sous la RD 7, l'usine sera reliée au quai en permanence afin que la voie d'eau reste privilégiée pour le transport des pondéreux. De plus, à l'est du site, il est techniquement possible de construire une dalle enjambant la voie du tramway et permettant la liaison avec la voie ferrée où circule le RER. Verrons-nous passer, comme autrefois, des trains de marchandises sur cette ligne ? C'est éminemment souhaitable, et le Syctom est prêt à y contribuer. Mais il n'est pas le gestionnaire des voies ferrées ! Une incertitude demeure donc.

Bernard Chartrain

bernardchartrain@yahoo.fr

* Un mail est une promenade piétonne ombragée. L'urbanisme des XVIII^e et XIX^e siècles en a créé de très beaux. Le mot se prononce comme « maillet » (terme qui en est dérivé), et non comme l'anglicisme « e-mail ». Qui osera, avant son prochain exposé public, le dire à M. Jean-Pierre Perin, maire adjoint à l'urbanisme ?

Artisans du Monde est un label fédérateur, en France, 150 points de vente au service du commerce équitable. Une journée Artisans du Monde aura lieu à Issy-les-Moulineaux le 15 octobre 2005, de 11 h à 19 h, au 16 rue de l'Abbé-Derry.

Exposition-vente et information sur le commerce équitable, toute la journée. Restauration sur place. A 15 h 30, conférence-débat animée par Pascal Canfin, journaliste à *Alternatives Economiques*. Contact : Nicole Vertut 01 47 36 33 53, nvertut@wanadoo.fr.

Malgré la crise qui affecte le STIF plusieurs dossiers ont progressé ces derniers mois

Un décret paru au *Journal officiel* du 11 juin dernier a fixé au 1^{er} juillet 2005 le transfert au Conseil régional d'Ile-de-France (CR) de la majorité, auparavant dévolue à l'État, au sein du Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF). Désormais, les travaux routiers et ferroviaires dépendent d'abord, pour leur financement, de la Région. L'exécutif du CR devient le premier interlocuteur public des compagnies de transport en commun intra-régional, principalement la SNCF et la RATP. Mais, deux mois et demi après la parution du décret, la fixation du montant de la dotation de l'État devant accompagner le transfert de compétence demeure l'objet de marchandages. Jean-Paul Huchon, président du CR, demandait initialement 800 M €. Voulant mettre l'opinion de son côté, il a multiplié les déclarations en juin et juillet. De même le 19 août, sur les ondes de RTL, il parlait de « bras de fer » entre le gouvernement et la région. Un compromis sera-t-il trouvé? De la réponse à cette question dépendent pour beaucoup les chantiers en cours ou prévus dans le Val de Seine : prolongement du tramway T2, couverture du Périphérique, création d'un TCSP à Boulogne-Billancourt, aménagement de la RD 7, lignes de bus en site propre, lignes fluviales de voyageurs... Commençons par ce dernier projet.

Liaisons fluviales pour voyageurs

Avant l'aboutissement du projet Saint-Denis - La Défense (*La Lettre* n° 34, p. 7), la Région annonce pour 2008 l'ouverture d'une **ligne fluviale passant par le centre de Paris**. Une étude menée récemment conclut à la faisabilité du projet sous certaines conditions. Il s'agirait soit d'une « grande » ligne allant du barrage de Suresnes à celui de Saint-Maurice, avec un passage toutes les 20 minutes; soit d'une ligne plus restreinte, type Pont de Sèvres-Pont d'Austerlitz, avec un passage toutes les dix minutes; soit, enfin, de deux lignes distinctes, une à l'est et une à l'ouest. On parle de l'acquisition de 22 bateaux d'un coût unitaire de 1,5 M €. Les quais, pour la plupart, existent déjà mais il faut les aménager pour l'accueil des personnes à mobilité réduite.

Serge Méry, vice-président du Conseil régional chargé des transports, promet une prise en charge des infrastructures par le STIF à hauteur de 50 %, pour ce projet qui, dit-il, « *entre dans le cadre du*

Plan régional des Transports ».

Le sérieux de ce projet est confirmé par l'expérimentation à laquelle vient de procéder le Port autonome de Paris. Du 21 juillet au 21 août, une navette fluviale reliait Sèvres-bassin du Marivel (à 5 minutes de la station de tramway Musée-de-Sèvres et de plusieurs lignes de bus) avec Paris-quai du Louvre. Trois allers et retours étaient assurés chaque après-midi avec des arrêts à Ile-Saint-Germain, Boulogne-les-Studios et Javel. Le voyage, vendu 2 € (gratuit pour les enfants accompagnés) durait un peu plus d'une heure. En amont de Paris, Alfortville, Charenton-le-Pont et Ivry-sur-Seine bénéficiaient d'un service similaire. Le succès a été total. Le *Bel Ami* qui assurait la liaison ayant une capacité réglementée, on a pu voir, certains jours ensoleillés, plus de 40 personnes obligées à rester à quai.

Les bus en site propre

L'annonce a été faite dès janvier 2005 par Nicolas Sarkozy, président du Conseil général : les couloirs protégés pour autobus vont se multiplier dans notre département. Plus récemment, la brochure *Les priorités 2005-2010 pour notre département*, distribuée à la population, mentionne parmi les projets majeurs du Conseil général : « *Création de neuf nouvelles voies de bus en site propre sur les routes départementales avant 2010* ».

Concrètement, parmi les lignes actuellement existantes et bénéficiant d'un financement pour ce type de travaux, quatre traversent le Val de Seine. Les travaux sont commencés sur la ligne

126 (Saint-Cloud - Porte d'Orléans) pour une mise en service en 2006. De même sur la ligne 323 (Issy - Ivry) pour une mise en service en 2007. On en est au stade des études pour les lignes 189 et 289 (Porte de Saint-Cloud - Clamart). Mais il s'agit, dans ces quatre cas, de **tronçons de ligne**. L'automobile a donc encore quelques amis au sein des municipalités et du département... Le plan *Mobilien* concernant ces lignes n'a souvent servi qu'à informer les usagers des retards de circulation, sans y apporter de remèdes. Si enfin il aboutit à faire sauter quelques bouchons parmi les plus irritants, ce sera un progrès indéniable. On reconnaîtra alors l'utilité des comités d'axe mis en place sur chaque ligne, où les associations d'usagers sont représentées.

Rappelons que le Val de Seine compte plusieurs points noirs parmi les plus noirs auxquels les autobus de la RATP sont confrontés : les ponts d'Issy (126, 189) et de Saint-Cloud (52, 72, 126, 160, 175, 460, 467), l'avenue de Verdun en limite Issy-Meudon (123, 289, 389), les carrefours Robert Schumann à Issy (39, 169, 126, 189, 394) et Marcel Sembat à Boulogne-Billancourt (123, 126, 175).

Le TCSP de Boulogne-Billancourt

La construction d'un transport en commun en site propre (TCSP) – tramway ou bus en site propre – doit accompagner la reconquête des terrains Renault de Boulogne-Billancourt (*La Lettre* n° 31, p. 8). Une convention entre la ville de Boulogne et la communauté d'agglomération du Val de Seine a été



La navette fluviale à l'escale de Sèvres

conclue. Elle concerne le **financement des études préalables** devant traiter des questions telles que

- chiffrer la clientèle potentielle,
- choisir le mode de roulement,
- choisir le mode de traction,
- définir l'itinéraire.



Issy-les-Moulineaux, place de la Résistance, 16 août 2005.
Passé le pont du tramway, le ciel se dégage...

Ce dernier point implique de répondre à une délicate question connexe : Dans quelles rues va-t-on réduire la circulation automobile ? Il est crucial. Or, il convient de « boucler » ces études fin 2006, si l'on veut que la ligne nouvelle soit inscrite au contrat de plan qui débutera en 2007. Et comme le TCSP empruntera pour partie des voies départementales, le Conseil général doit être partie prenante à sa réalisation. Tous en sont d'accord, mais qui peut dire combien de temps sera nécessaire pour que cette volonté politique soit formalisée ? La municipalité de Saint-Cloud rappelle qu'elle appuie ce projet et sa mise à l'étude dès 2005. Ce TCSP, en effet, sera en correspondance avec le tramway T2 à ses deux extrémités, aux stations Parc-de-Saint-Cloud et Meudon-sur-Seine.

Jean-Pierre Fourcade, maire de Boulogne-Billancourt, estime le projet en bonne voie depuis que l'exécutif du Conseil régional lui a promis une aide, via le STIF, dès 2005. Promesse peut-être imprudente, sachant les difficultés que rencontre le STIF !

Couverture du Périphérique

Le problème est récurrent (*La Lettre* n° 32, p. 6). Bernard Gauducheau, maire de Vanves, s'est exprimé publiquement sur ce projet, au printemps dernier. Comme la population, il demande un engagement immédiat des travaux. La presse a relayé une rumeur, avant la torpeur estivale, selon laquelle le chantier de couverture du boulevard Périphérique, au sud-ouest de Paris, serait ouvert à l'automne 2005. Vérité ou intox ? Affaire à suivre.

Un nouveau funiculaire à Meudon ?

La RATP vient d'effectuer **une étude de faisabilité** concernant la création d'un transport en commun en site propre reliant deux quartiers meudonais : Meudon-sur-Seine (station du tramway T2) et Bellevue (gare SNCF). Va-t-on ressusciter le funiculaire du XIX^e siècle, disparu en 1938 ? Oui quant à l'objectif, non quant au tracé et à la technologie mise en œuvre. Le nouveau lien fixe devrait gravir les 60 m de dénivelé par un tracé en courbe longeant la rue Henri-Savignac puis la route des Gardes. Le but est de permettre aux habitants des hauts de Meudon de rejoindre 1°) la zone d'emplois de Meudon-sur-Seine, en cours de création ; 2°) Paris et La Défense, via le tramway T2 ; 3°) les futures zones d'emploi de Boulogne-Billancourt, via le TCSP de BB, quand il existera. Tout ceci fait beaucoup de si, pour un équipement dont personne ne s'aventure à dire en quelle décennie du XXI^e siècle il verra le jour. Mais si le présent débat ne servait qu'à **geler les terrains nécessaires** à la construction de ce nouveau funiculaire, il n'aurait pas été inutile.

L'achèvement du T2

Val de Seine Vert ne saurait oublier le tramway T2 et son prolongement vers la Porte de Versailles (*La Lettre* n° 32, p. 2). Le premier coup de pioche nous avait été promis pour « *le printemps 2005* ». Quand sera-t-il donné ? Interrogé en mai dernier par les élus locaux, le ministre des Transports a fait savoir que les crédits d'État promis pour ce chantier seraient affectés « *dès cette année* ». Depuis, la seule information nouvelle est que... nous avons changé de ministre des Transports !

Un autre problème affectant cette ligne a enfin trouvé une solution satisfaisante quoique provisoire. L'arrivée des **rames doubles**, sur la ligne T2, avec le gain de confort attendu, est effective depuis le 5 septembre. Bonne nouvelle pour les travailleurs et les étudiants qui doivent emprunter cette ligne aux heures de pointe.

Bernard Chartrain
bernardchartrain@yahoo.fr

Incidences de la convention d'Aarhus sur la démocratie participative

La Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, dite « *convention d'Aarhus* » du nom de la ville danoise où elle a été signée le 25 juin 1998, est issue des travaux des ministres de l'environnement des pays membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. S'inscrivant dans le droit fil de la convention de Rio sur le développement durable, elle vise à promouvoir l'implication de la population en matière d'environnement et à améliorer l'application de la législation environnementale.

La convention d'Aarhus comporte trois « piliers » : accès du public à l'information ; participation au processus décisionnel ; droit à réparation en justice en cas de non-respect de la législation environnementale ou des droits qui précèdent.

La convention d'Aarhus est ratifiée aujourd'hui par 36 États dont la France (février 2002) et la Communauté européenne (février 2005).

La mise en œuvre des garanties apportées par la Convention d'Aarhus a entraîné des adaptations importantes du droit communautaire et du droit interne, processus qui se poursuit aujourd'hui.

Qu'apporte la convention d'Aarhus ? A quels domaines s'applique-t-elle et comment ? L'étude réalisée par Anne-Marie Siramy, suite à son intervention lors de la dernière AG de Val de Seine Vert, répond à ces questions en s'appuyant sur les textes législatifs, les travaux préparatoires, les commentaires de juristes. Intitulée « *Bonne gouvernance et environnement : incidences de la convention d'Aarhus sur la démocratie participative* », l'étude comporte deux parties. La première expose le contexte dans lequel s'inscrit la Convention et présente les dispositions prévues pour garantir le droit de l'Homme à un environnement durable et préservé. La seconde décrit, pour chacun des trois volets de la convention, les adaptations législatives prises en droit communautaire et en droit national. Suivent quatre annexes : index chronologique des textes cités, état de la jurisprudence, bibliographie, sites internet ressources. L'étude sera périodiquement actualisée pour intégrer les mises à jour législatives et jurisprudentielles.

Pour en savoir plus :
www.valdeseinevert.net

L'avenir de la colline Rodin

Peut-on urbaniser un sol truffé de carrières classées ?

C'est en limite de trois communes : Issy, Clamart, Meudon. C'est une colline aux nombreux arbres, portant des pavillons, des petits collectifs, quelques entreprises artisanales et un musée consacré au sculpteur Auguste Rodin (1840-1917) sur les lieux-mêmes où il a vécu. C'est aussi un sol qui pour une forte part demeure non bâti parce que truffé de carrières souterraines classées.

Le quartier meudonnais des Brillants, dit *colline Rodin*, est paisible. Doit-il évoluer ? Certainement, et d'abord se débarrasser de ses friches industrielles, appellation pudique donnée à des locaux industriels abandonnés, parfois éventrés, sans caractère sinon celui de ruines.

Une société du groupe Kaufmann and Broad a obtenu, fin 2004, un permis de construire pour un ensemble de logements, sur un terrain jouxtant le viaduc du RER (ligne Invalides-Versailles). Ce permis a été attaqué par l'association Vivre à Meudon qui fait valoir notamment ceci :

• L'Inspection générale des Carrières, lorsqu'elle a été consultée, a fait remarquer qu'« en raison de l'incertitude sur la présence et l'importance d'une ancienne exploitation à ciel ouvert d'argile

plastique, et en souterrain de craie blanche », il importe avant toute chose de « faire exécuter par une entreprise ou un bureau d'études spécialisé une campagne de recherche systématique des limites et des caractéristiques des carrières sous l'ensemble du terrain » ;

• la SNCF, également consultée, a répondu que « les travaux de terrassement à réaliser dans le cadre du projet de construction des bâtiments sont de nature à pouvoir mettre en cause la stabilité du viaduc ».

Le Tribunal Administratif de Versailles a été saisi par Vivre à Meudon. Ce n'est pas un coup d'essai. D'autres contentieux ont été engagés par le passé pour sauvegarder la colline Rodin. Un administrateur de Vivre à Meudon, Loïc Le Naour, s'explique : « Nous n'avons pas de goût particulier pour la procédure. Cela prend du temps et coûte de l'argent à tout le monde. Mais, pour les associations, c'est une façon d'exprimer ce qu'elles souhaitent. On l'a vu à Boulogne. [...] Après le dépôt d'un recours, le PLU a été revu et corrigé ». Alain Parini, ancien président de Vivre à Meudon, n'hésite pas à parler d'une « divergence permanente entre les propositions de la mairie et les associations meudonnaises ». De son côté, Raymond Loiseleur, directeur de la SEMADS (Société d'Economie mixte

d'Arc de Seine), interrogé par *Le Parisien* du 24 juin dernier, affirmait, philosophe : « Le recours est devenu un moyen de pression. Les gens l'ont bien intégré... mais les professionnels de l'urbanisme aussi ».

Sur la colline Rodin, un projet de 800 logements a été annulé par la justice en 1993 ; un autre de 123 logements l'a été en 2003 et actuellement c'est un ensemble de 58 logements qui est attaqué. Pourquoi ? Outre les craintes évoquées plus haut, qui ne sont pas minces, l'argumentaire de Vivre à Meudon s'appuie sur le fait que, dès 1986, l'Etat a classé les anciennes carrières de craie qui parsèment le sous-sol de la colline. Le temps du « blanc de Meudon » fait partie de l'histoire de la commune. Le sol fragilisé par son passé industriel doit recevoir une autre affectation que la construction d'immeubles de logements. Au stade actuel de son élaboration, le PLU en retient d'ailleurs le principe pour valoriser à la fois le site verdoyant et en partie boisé, la vue sur la Seine et la zone d'activités artisanales et artistiques. Sans oublier, aimerions-nous ajouter, les carrières souterraines classées dont une mise en valeur partielle a été réalisée... à Issy-les-Moulineaux.

Pierre Chamblay

Boulogne-Billancourt

Aménagements à réaliser sur la ZAC Seguin-Rives de Seine

Participation à l'enquête publique

Deux enquêtes publiques conjointes viennent d'être conduites, concernant les aménagements à entreprendre sur la ZAC Seguin - Rives de Seine. Voici un résumé de la lettre adressée par Val de Seine Vert au commissaire enquêteur.

1. **Concernant la création d'un nouveau pont** entre l'île Seguin et le Trapèze (la rive droite), nous émettons les plus expresses réserves. Il est dit dans le dossier que « ce projet [...] est intéressant en terme d'intégration urbaine notamment vis-à-vis de la Fondation Pinault ». Or, cette fondation étant abandonnée, à qui servira le pont ?

2. **Concernant les aménagements prévus pour la circulation**, il est étonnant de lire dans l'étude d'impact que la

RD7 sera aménagée en « 2 x 2 voies type boulevard urbain ». Actuellement, cette route départementale est en 2 x 1 voie et sa modification dépend du Conseil Général des Hauts de Seine non de l'aménageur de la ZAC Seguin-Rives de Seine.

3. **Concernant les déplacements**, l'étude d'impact détaille le flux de circulation entre le futur cours de l'île Seguin, la RD1 (voie rive droite de Seine) et la future avenue du Parc, sans rien préciser quant aux connexions avec les voies souvent encombrées que sont le pont de Sèvres, l'avenue du Général Leclerc (RN 10) et le boulevard Jean Jaurès. Cette lacune doit être comblée par l'adoption d'un PDU (plan de déplacements urbains) intégrant les futurs aménagements et tenant compte des besoins des milliers

de personnes qui vivront dans ce nouveau quartier ou qui viendront y travailler.

4. **Concernant les berges** de l'île Seguin et du Trapèze, l'impact des travaux sur le débit du fleuve est calculé, avec divers correctifs, à partir de la crue de 1995. Ces calculs nous semblent dangereusement minorés si, comme cela se profile, des volumes continuent d'être installés dans le lit du fleuve. En amont de l'île Saint-Germain, les hauteurs d'eau varient à la hausse du fait des rétrécissements du lit. Le barrage de Suresnes ouvrant ses vannes ne compense pas l'effet de marche induit à l'amont de l'île Saint-Germain. Au niveau de l'île Saint-Germain et de l'île Seguin, on constate à la moindre crue une baisse importante du niveau d'eau, tandis qu'à ►

Paris le niveau monte et la vitesse du courant augmente. Ce phénomène est encore amplifié depuis que l'on a construit, en tête rive droite du pont de Billancourt, un long rideau de palplanches et que l'on a muni de perrés certaines berges de l'île Saint-Germain. Alors qu'il conviendrait d'œuvrer à l'atténuation du phénomène, les travaux programmés l'amplifieront.

5. **Concernant l'impact sur la biodiversité**, les moyens envisagés ne sont pas à la mesure des besoins. La fixation de matelas végétalisés sur des perrés jouera très imparfaitement le rôle d'éponge attendu. Une barrière infranchissable demeurera pour les biotopes aquatiques et terrestres. Les oiseaux – par exemple les martins-pêcheurs qui nichent dans des terriers le long des berges – seront un peu plus éloignés du fleuve et exposés à de grands risques. Or, les techniques actuelles permettent d'employer d'autres moyens de confortement des berges, remplaçant le métal, le béton et la pierre par la végétalisation de pleine terre et son entretien diffus.

6. **Concernant l'assainissement**, notre association se félicite de la mise en place d'un réseau séparatif performant dans le futur huitième quartier de Boulogne-Billancourt. En revanche, elle désapprouve l'envoi des eaux usées à la station d'épuration de Seine-Aval - à Achères, Yvelines - qui traite déjà les eaux usées de 8 millions de personnes et qui est saturée depuis plusieurs années! Nous souhaitons la construction d'une station d'épuration locale conformément au *Schéma directeur d'assainissement et de gestion des eaux*. Nous remarquons en outre, sur le Trapèze, que les parkings prévus pour jouer un rôle de stockage des eaux de crue sont à la fois insuffisants en cas de grande crue et excessifs hors crue. Nous craignons qu'ils ne soient qu'un prétexte pour promouvoir l'automobile comme mode de déplacement.

Sauvegarde du bois de Boulogne

Après l'échec de la candidature parisienne aux Jeux olympiques d'été de 2012, les projets d'équipements sportifs en Ile-de-France sont à redéfinir. Mais, dès le 11 juillet 2005, Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional, faisait savoir que le « dôme » de 15 000 places conçu pour devenir une extension du stade Roland-Garros était purement et simplement abandonné. Ce projet impliquait l'aliénation d'un hectare et demi du Bois de Boulogne, site classé hautement symbolique, c'est pourquoi, avec de nombreuses associations, Val de Seine Vert l'avait combattu. **B. Ch.**

Quoi de neuf sur l'île Seguin ?

Depuis l'abandon du projet de **fondation d'art contemporain sur l'île Seguin, de multiples projets ont été soumis à la société d'aménagement, la SAEM. Un exemple ?**

Nicolas Normier et Laurent Masselot ont présenté à Val de Seine Vert leurs « Tour et maison de la terre ».

« Le monde s'est engagé à Kyoto et considère maintenant le développement durable comme l'enjeu majeur de notre destinée. Hymne à l'équilibre et à la beauté, la Tour de la terre, haute de 200 mètres, construite en bois, sera l'affirmation de notre engagement ». L'architecte Nicolas Normier croit aux symboles, surtout s'ils sont forts, visibles et hauts dans le ciel !

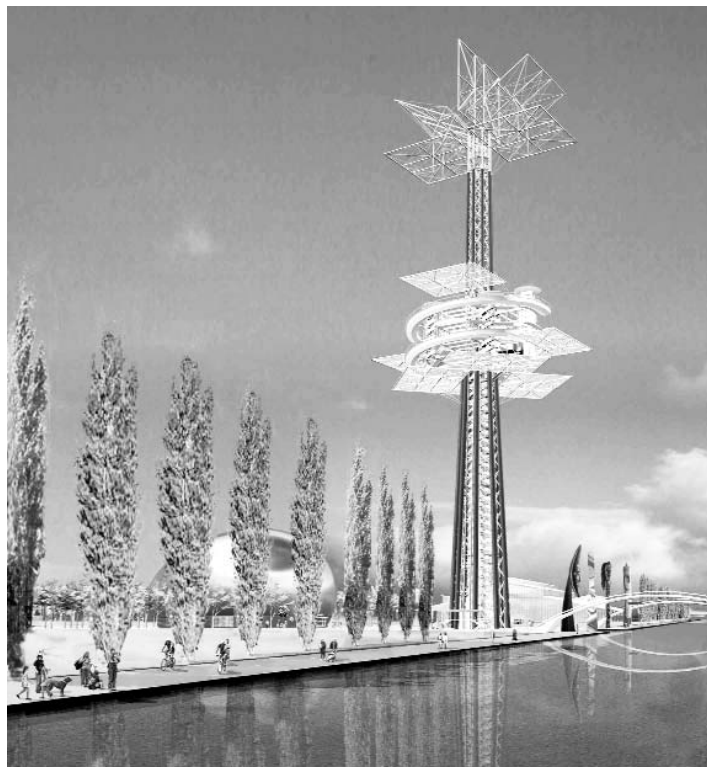
« Les différents espaces, explique-t-il, sont répartis sur cinq niveaux de 700 m² chacun et, à 100 m du sol, une terrasse de 700 m², observatoire sur l'horizon, domine le paysage. Tout autour, une rampe hélicoïdale circule dans les toiles métallo-textiles scintillantes et nous promène dans un lieu

nouveau, intemporel et céleste, lieu de magie et d'émerveillement. » La Tour de la terre c'est également une antenne géante, lieu des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Nicolas Normier souhaite que sa tour soit le centre mondial du développement durable et qu'elle permette de dialoguer avec le monde.

La maison de la terre

Au pied de la tour une maison de forme ovoïde présente la « *Terra Cognita* », un bien joli nom imaginé par Laurent Masselot (www.planetobserver.com) en référence à l'inscription « *terra incognita* » portée sur les anciennes cartes. Il s'agit ici de photos satellites extrêmement précises qui permettent d'observer la variation du niveau des mers, la déforestation, la désertification, le changement de la taille du parcellaire cultivé ou des zones urbaines... « *Terra Cognita*, explique Laurent Masselot, se révèle ainsi être le premier outil satellite de géopolitique à long terme pour le développement durable. »

Propos recueillis par Luc Blanchard



Organiser la transparence

Lors du comité de pilotage de la concertation qui s'est tenu avant les vacances, à la SAEM, Val de Seine Vert a demandé à ce que les projets pour l'île Seguin soient présentés aux associations. Nous pourrions ainsi ouvrir nos colonnes aux plus intéressants et engager un dialogue afin que l'avenir de l'île s'élabore au grand jour.

Eric Berdoati, nouveau maire



Eric Berdoati, jusqu'alors adjoint à la jeunesse et aux sports.

Agé de 41 ans, Eric Berdoati dirige une société de formation en communication, après avoir été à la tête du Centre de Formation et de Perfectionnement des Journalistes. Il est connu localement dans le monde sportif, comme rugby-man amateur et

comme dirigeant d'un club agréé. Il fut même, à l'âge de 21 ans, champion de France des maîtres d'armes.

Dans son premier communiqué de presse, le nouveau maire s'est déclaré attaché à « la préservation du cadre de vie », ce qui ne peut que réjouir les adhérents de Val de Seine Vert. Il prévoit en outre de réunir « des États généraux des associations clodoaldiennes », auxquelles nous ne manquerons pas d'être attentifs.

Bertrand Cuny, maire de Saint-Cloud depuis 13 ans, a démissionné de cette charge, comme il l'avait annoncé en conseil municipal, il y a quelques mois déjà. Pour autant, il ne se désintéresse pas des affaires publiques, puisqu'il demeure conseiller municipal et surtout président de la communauté d'agglomération Cœur de Seine.

Le lundi 13 juin 2005, réuni sous la présidence de Pierre Rechain, premier adjoint, le conseil municipal a élu maire

Je m'étonne de lire, dans un récent article de Val de Seine Vert intitulé *Un port fluvial dans les beaux quartiers*, que vous puissiez appeler de vos vœux l'implantation d'une telle infrastructure dans ce qui est et reste tout de même un site classé [l'île Monsieur], prolongement du parc de Saint-Cloud momentanément (à l'échelle des siècles qui est celle de la protection au titre des sites) pollué par des installations industrielles. Même pendant l'occupation, l'Administration des sites a eu le courage de défendre ce site auprès de la Kommandantur contre de nouvelles implantations industrielles ! Je ne dis pas que l'idée de remplacer le tout camion par un minimum de transport fluvial ne soit pas excellente, mais diable, pourquoi à cet endroit ? C'est au moins la 2^e ou 3^e fois que je lis cela dans ce journal, et cela me paraît être vraiment une très dangereuse erreur, de pousser vers ce genre d'idées. On a déjà tant de mal à protéger les quelques espaces verts résiduels de la proche banlieue, et encore plus à les reconquérir quand ils ont été dégradés. Alors là, si vous-mêmes vous œuvrez du côté des bétonneurs !

Martine Sylvos (courriel)

Réponse de la rédaction

Le port fluvial de Javel-haut a une élévation de 7 m au-dessus du fil de l'eau et il est encadré par un rideau d'arbres, comme le montre la photo que nous avons publiée. Son emprise au sol est de 25 x 40 m soit 0,10 ha. Nous vous laissons calculer quelle surface de terrain a consommée la mise à quatre voies de la RD7 entre Saint-Cloud et Sèvres, car là est l'essentiel du problème du site classé que vous évoquez. Nous avons proposé, outre la création d'un mini-port, le retour à deux voies (au lieu de quatre) de la RD7 dans cette zone (*La Lettre* n° 33, p. 1). Ceci libérerait, pour la végétalisation des berges et la promenade à pied ou en vélo, bien plus de terrain que n'en consommeraient le mini-port et ses accès. La route, à service égal, a toujours plus d'emprise au sol que le rail ou la voie d'eau.

8

« Cœur de Seine » adhère au Syndicat mixte du Val de Seine

Le conseil communautaire de Cœur de Seine – nom donné à la communauté d'agglomération de Garches, Saint-Cloud et Vaucresson – a décidé, le 17 mai 2005, l'adhésion au Syndicat mixte du Val de Seine.

Rappelons que ce dernier groupement, fondé en 1991, est régi par la *Charte du Val de Seine*, adoptée en 1993, qui définit les grandes orientations d'aménagement local et dont les dispositions

s'imposent aux documents de rang inférieur, notamment aux PLU.

Ainsi, désormais, les trois intercommunalités que sont Arc de Seine (présidée par le maire d'Issy-les-Moulineaux), Val de Seine (présidée par le maire de Boulogne-Billancourt) et Cœur de Seine (présidée par l'ancien maire de Saint-Cloud) disposent d'une instance commune de concertation.

B. Ch

Adhésion et abonnement

Bulletin à retourner à VAL DE SEINE VERT • 20, Grande Rue • 92310 SEVRES

Nom Prénom

Adresse

J'adhère à l'association Val de Seine Vert

- Adhésion simple (15 €) + abonnement lettre trimestrielle (8 €) = 23 €
- Adhésion de soutien (22 € ou plus) + abonnement lettre trimestrielle (8 €) = 30 € ou plus
- Adhésion pour chômeur ou étudiant (2 €) + abonnement lettre trimestrielle (8 €) = 10 €

Je m'abonne à la lettre de Val de Seine Vert sans adhérer à l'association

- Abonnement annuel = 10 €

LA LETTRE DE VAL DE SEINE VERT
20, GRANDE RUE • 92310 SEVRES
Tél. & Fax 01 45 34 80 55
vds@valdeseinevert.net
www.valdeseinevert.net
Éditeur : ASS. VAL DE SEINE VERT
Directeur : Luc Blanchard •
Comité de rédaction : Jacques Blandin, Bernard Chartrain, Lionel Favier, Gil Leparmentier, Anne-Marie Siramy, Danielle Vermot • Mise en page : Philippe Larmine • Imprimé par nos soins
• ISSN 1164-7124 • Commission paritaire : 0606 G 84983