

# liaison

---

PROJETS  
PORTUAIRES  
EN VALLÉE  
DE SEINE

---



## LE SITE CLASSÉ DE LA VALLÉE DE LA BIÈVRE FÊTE SES VINGT-CINQ ANS



Le 7 juillet 2000, le site de la vallée de la Bièvre a été classé et protégé par décret, en reconnaissance de sa valeur patrimoniale, naturelle, paysagère et écologique unique. Cet anniversaire sera célébré par une série d'événements associant [les Amis de la vallée de la Bièvre \(AVB\)](#), les communes de Bièvres, Buc, Guyancourt, Igny, Jouy-en-Josas, Les Loges-en-Josas, Massy, Vauhallan, Verrières-le-Buisson, Versailles, leurs syndicats intercommunaux (SIAVB, SIAB), l'AESN :

- un événement organisé par chacune des communes du 5 avril au 7 juillet 2025,
- une exposition sur la vallée présentée dans chacune des communes,
- une grande journée anniversaire, ouverte à tous, samedi 28 juin, au château d'HEC, à Jouy-en-Josas, avec des animations, débats et une dégustation de produits issus de l'agriculture locale.

## ENVIRONNEMENT 92 DEVIENT FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT HAUTS-DE-SEINE

Bien qu'appartenant au réseau national, notre fédération manquait de la visibilité liée à la notoriété de FNE. Nous l'avions constaté dans la recherche d'entreprises mécènes et dans nos contacts institutionnels hors du département (Métropole du Grand Paris, Mairie de Paris...) C'est pourquoi prenant en compte les recommandations de la Charte fédérale de France Nature Environnement et à l'issue d'une réflexion de plusieurs mois, nous avons approuvé, lors de l'AG 2025, par un vote largement majoritaire, la décision de changer notre nom en France Nature Environnement Hauts-de-Seine. Un atout supplémentaire pour développer notre action et prospecter de nouveaux adhérents et de nouveaux soutiens.  
Irène NENNER, présidente.

## SEMAINE POUR LES ALTERNATIVES AUX PESTICIDES

Cette vingtième édition a été lancée le 19 mars 2025 par un colloque à l'Assemblée nationale « Bilan et Défis pour une révolution du modèle agricole ». Autour de Générations futures et de FNE, les intervenants ont démontré, s'il en était besoin, que la transition vers un système agricole sans pesticides n'est pas une option, mais une nécessité. La première table ronde faisait le bilan des acquis et des reculs ayant émaillé ces vingt années d'actions (et d'inactions), la deuxième montrait ce que la science nous apprend sur les pesticides et leurs effets sur le vivant. Enfin, la troisième démontrait, au travers de témoignages, que les alternatives existent. En conclusion, il est indispensable que l'agriculture bio soit accessible à tous et que l'argent public soit réorienté!



## ÉCOLOGIE POPULAIRE ET JUSTICE SOCIALE

Le 4 mars 2025, FNE Ile-de-France, Ghett'up et Pikpik Environnement ont organisé la rencontre « Écologie populaire et Justice sociale, c'est indispensable », à Saint-Denis. Cet événement a réuni diverses associations du réseau environnement et du secteur de la solidarité.

Présenté par Ghett'up, le rapport sur les injustices climatiques a mis l'accent sur le besoin d'identifier les enjeux socio-économiques afin de faire converger les luttes. Le débat a porté sur les moyens dont nous disposons, associations environnementales, pour travailler avec d'autres en direction de publics soumis aux injustices climatiques et sociales.

Nous souhaitons prolonger cette réflexion dans la pratique, en créant des partenariats sur le terrain, en mobilisant un plus large public et en reflétant cette volonté dans nos plaidoyers.



## LES AG 2025 DE FNE ILE-DE-FRANCE



Samedi 5 avril se sont déroulées à Paris notre assemblée générale extraordinaire consacrée à des ajustements de nos statuts et notre AGO 2025 : l'occasion d'un retour détaillé sur une année 2024 très riche, celle de nos cinquante ans et d'une mise en perspective de notre plan stratégique à horizon 2030.

Un plus, cette année : un zoom thématique sur l'intelligence artificielle, ses risques, ses impacts pour nos associations, avec la participation de Frédéric Bardeau.

Et sur le plan interne, une clarification de notre organisation en collèges et un renouvellement partiel de notre CA avec l'entrée de nouvelles figures : Luc Abbadie, Sophie Duchêne-Latreuille et Véronique Moulin, Léon Lamotte.

# UNIS POUR DÉFENDRE UNE ÎLE-DE-FRANCE VIVABLE

Au lendemain de notre assemblée générale annuelle, nous pouvons mesurer le travail accompli ces dernières années. Notre fédération régionale s'est considérablement renforcée et, du même coup, nos fédérations départementales et nos 400 associations locales.

Le rapport d'activité 2024, publié à l'occasion de cette assemblée générale, permet de faire un point d'étape. Il met l'accent sur les victoires et les avancées obtenues département par département, décline les objectifs des 13 groupes de travail qui permettent à FNE Ile-de-France de produire de l'expertise, rappelle nos fondamentaux et introduit notre projet stratégique 2025-2030.

La montée en puissance de nos actions est nécessaire car les atteintes à l'environnement sont de plus en plus nombreuses : détricotage de la loi Zéro artificialisation nette (ZAN), « simplification » des procédures de concertation, remise en question des Zones à faible émissions (ZFE) ... Le point d'orgue de ces régressions est, pour l'heure, l'attaque de certains députés contre les conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux (CESER). Alors que la démocratie est

mise à mal dans nombre de pays, en France l'existence même de la société civile organisée est contestée. Le bilan, effectué par notre fédération nationale, de quinze ans de simplification, démontre que cette prétendue simplification est en réalité le cheval de Troie de la dérégulation.

Ce numéro de *Liaison* permet, comme chaque trimestre, de faire la part belle aux actions de terrain. Il insiste notamment sur la place des arbres en ville ; Il souligne l'importance des infrastructures de transport notamment fluviales.

Nous entamons d'ailleurs, à travers le dossier central, une réflexion globale sur l'Axe Seine à travers la présentation de trois aménagements portuaires portés par HAROPA. Nous aurons l'occasion de revenir dans les prochains mois sur d'autres développements à l'échelle du grand Projet Seine Escaut : le canal Seine Nord, les aménagements réalisés par Voies navigables de France et le mégaentrepot logistique Green Dock sur le port de Gennevilliers.

/ Le Bureau de FNE Ile-de-France

[Cliquez sur les articles  
pour accéder aux pages](#)

SOMMAIRE



© J.-F. Dupont

04

07

12

## SEINE-ET-MARNE

Nouvelle menace sur La Bassée  
Le canal Bray-Nogent

04

## VAL-D'OISE

Un bidonville sur les rives de l'Oise  
un problème humain et  
environnemental

05

## HAUTS-DE-SEINE

Une fumière dans la forêt de Verrières  
une pollution des sols persistante

06

## PARIS

Menace sur notre patrimoine  
architectural et naturel

07

## VAL-DE-MARNE

PLUi de Grand Paris Sud-Est Avenir  
Le territoire doit revoir sa copie !

08

## ESSONNE

L'Essonne veut favoriser  
un commerce durable  
et responsable

09

## DOSSIER

Les projets portuaires d'Haropa  
en vallée de Seine

10 - 13

## TRANSPORT

Ligne nouvelle Paris-Normandie  
Position à contre-courant d'une  
sénatrice écologiste

14

## JURIDIQUE

Campagne « Arbres en ville »  
Un premier indice  
de l'état de l'arbre

15

## BIODIVERSITÉ

Identifier les trames vertes  
franciliennes  
FNE Ile-de-France lance  
son appel

16 - 17

## POLLUTION

La phytoremédiation  
dépolluer grâce aux plantes

18

## POLLUTION

Projets de captage de CO<sub>2</sub>  
sur le site de Grandpuits (77)

19

## À LIRE

*Les arbres de Paris  
Biodiversité urbaine, Atlas de la trame  
verte des Hauts-de-Seine*

20

# Nouvelle menace sur La Bassée

## Le canal Bray-Nogent



**La mise à grand gabarit du canal Bray-Nogent est un projet écocide qui mettrait à mal la plus grande zone humide d'Île-de-France. L'utilisation des infrastructures existantes, en particulier du train, est souhaitable.**

Après la création d'un casier pilote destiné à contenir les inondations (*Liaison 206*), le projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine est depuis plus de deux ans dans l'attente de la mise en enquête publique de son autorisation environnementale. Ce projet néfaste pour la zone humide de La Bassée est porté par Voies navigables de France (VNF). Il est combattu depuis longtemps par FNE Seine-et-Marne. La Bassée est, en effet, la plus grande zone humide d'Île-de-France et joue un rôle primordial dans le maintien de la biodiversité végétale et animale ainsi que dans les échanges hydriques. C'est aussi une réserve naturelle nationale.

Le projet consiste à mettre la Seine à grand gabarit (bateaux de 2500 tonnes) sur un tronçon de 28,5 km, en cul-de-sac. Actuellement, les bateaux sont limités à 650 tonnes (950 tonnes sous dérogations). Selon l'avis de l'Autorité environnementale, «les hypothèses de trafic et les conditions de circulation utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ne justifient pas de l'existence de besoins auxquels l'aménagement actuel ne permettrait pas de répondre».

### À QUI PROFITE LE CRIME ?

Le montant financier du projet de canal grand gabarit de 343 M€, sans doute nettement plus, est supporté par les finances publiques, pour l'intérêt des négociants et des transporteurs privés de céréales. Alors que le développement du fret ferroviaire est une priorité déclarée de l'État, l'alternative ferroviaire n'est pas étudiée. Il est vrai que le porteur de projet s'appelle... VNF. Pourtant d'importants travaux ont été réalisés (rénovation de la voie Flamboin-Montereau-Fault-Yonne, en 2012, électrification du réseau Paris-Nogent réalisé, ou en cours, à Troyes). En matière de gaz à effets de serre, les arguments développés par VNF sont spéculatifs : le projet éviterait 27 000 camions chaque année, moins de cent par jour, à rapprocher des milliers de camions circulant quotidiennement dans cette zone. Les émissions des bateaux, sans parler des métaux lourds

relâchés dans la Seine, non évaluées par VNF, sont considérables en raison des carburants utilisés et les bateaux sont plus polluants que les trains. Selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : «Si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO<sub>2</sub> sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis.»

**ALORS QUE LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE EST UNE PRIORITÉ DÉCLARÉE DE L'ÉTAT,  
L'ALTERNATIVE FERROVIAIRE  
N'EST PAS ÉTUDEÉE.**

Pour mémoire, lors du débat public organisé en 2011 par la Commission nationale du débat public et de l'enquête publique en 2021, FNE Seine-et-Marne et d'autres associations telles que l'Association des naturalistes de la vallée du Loing (ANVL) avaient exprimé leur opposition à ce projet. Plus récemment, nous avons soutenu les initiatives du collectif seine-et-marnais Bassée vivante : un arpentage militant et festif à l'écluse de Jaulnes, le 29 septembre 2024. Enfin, le 2 février 2025, une conférence de l'hydrologue du CNRS Agnès Ducharme s'est tenue à l'occasion de la journée mondiale des zones humides. FNE Seine-et-Marne reste vigilante et mobilisée pour bloquer ce projet écocide. L'alternative la moins agressive pour le transport de matières pondéreuses reste de loin le ferroviaire.

 Jean-François DUPONT

Coprésident de [FNE Seine-et-Marne](#) 



# Un bidonville sur les rives de l'Oise un problème humain et environnemental

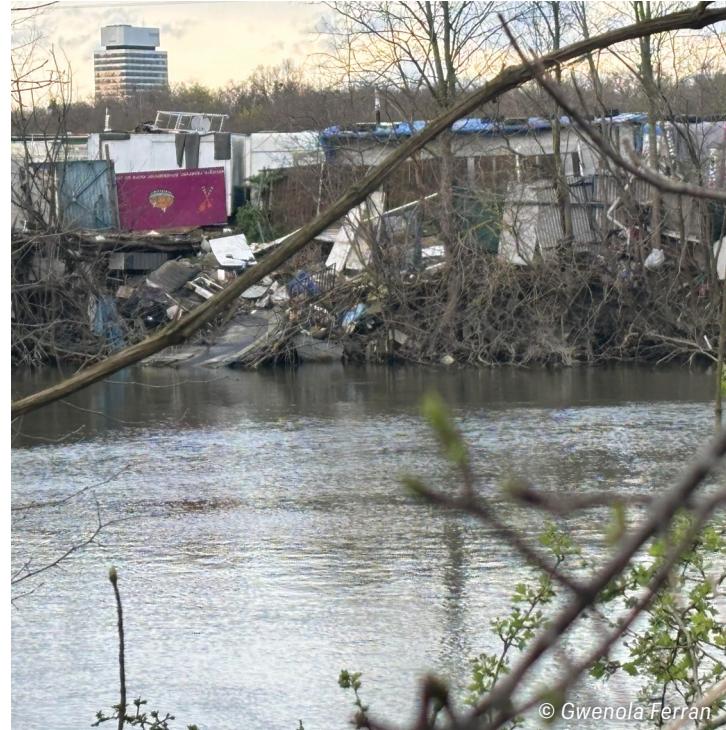
Depuis une dizaine d'années, un bidonville est installé sur la commune de Cergy, au bord de l'Oise. Cergy-Pontoise Environnement interpelle le maire.

Une centaine de personnes vivent dans un bidonville implanté dans l'agglomération de Cergy-Pontoise. Les conditions de vie y sont déplorables et plusieurs associations ont déposé des plaintes contre les déversements de déchets dans l'Oise, les abattages d'arbres et les émanations toxiques provenant de brûlage de câbles.

## LES POUVOIRS DU MAIRE

La résorption de bidonvilles pose de nombreux problèmes, mais elle est possible. Avec l'aide de la Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL), plusieurs communes y sont parvenues : Montpellier, Strasbourg ou Cranves-Sales, en Haute-Savoie. Au niveau national, en 2023, 1 451 familles ont été relogées, 3 704 enfants ont été scolarisés, 1 248 personnes ont trouvé un emploi. Entre 2019 et 2023, 81 sites ont été résorbés et plus de 6 500 personnes ont été relogées.

La ville de Cergy et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise doivent prendre l'initiative pour lancer de telles opérations. Une des solutions pourrait être de créer un espace temporaire d'insertion en sortie de bidonville.



**LES RIVERAINS SE PLAIGNENT  
ÉGALEMENT DES BRÛLAGES  
CLANDESTINS DE CÂBLES DE CUIVRE  
QUI GÉNÈRENT DES FUMÉES TOXIQUES  
AINSI QUE DES ABATTAGES D'ARBRES.**

## DANGERS GRAVES ET IMMINENTS

Le code de l'Environnement spécifie que le maire est compétent « en cas de pollution des sols, de risque de pollution des sols ou au cas où des déchets sont abandonnés, déposés ou traités contrairement à la réglementation ». C'est le cas ici. Le camp déverse ses déchets dans l'Oise : huile de vidange, gros électroménager, carcasses de voitures... La pollution de l'eau qui en résulte impacte l'irrigation des cultures maraîchères. Les riverains se plaignent également des brûlages clandestins de câbles de cuivre qui génèrent des fumées toxiques ainsi que des abattages d'arbres. Il ne fait aucun doute que l'ensemble de ces faits porte gravement atteinte à la santé des habitants et à l'environnement.

En 2022, le maire de Cergy déclarait au journal *Le Parisien* vouloir faire réaliser des études pour « voir si la situation sanitaire pose problème, si c'est le cas, je demanderai une expulsion dans le cadre de cette procédure ». Cergy-Pontoise Environnement souhaite connaître les résultats de ces études et les actions envisagées pour régler ce problème humain et environnemental. L'expulsion ne saurait être la seule solution, un accompagnement des personnes concernées est nécessaire.

✓ Gwenola FERRAN-ROCCHI

[Cergy-Pontoise Environnement](#)

[Cergy-Pontoise Environnement | HelloAsso](#)

# Une fumièrerie dans la forêt de Verrières

## une pollution des sols persistante

La forêt domaniale de Verrières subit depuis une vingtaine d'années une pollution causée par un dépôt de fumier exploité par le Haras de la Porte de Saint-Leu. Implanté dans un espace naturel sensible (ENS) sur la commune de Châtenay-Malabry, ce dépôt perdure. Malgré les alertes répétées des associations environnementales, la situation demeure inchangée.



### DES INFRACTIONS AVÉRÉES

Le 11 décembre 2022, plusieurs associations, dont Les Amis du bois de Verrières et Environnement 92 (aujourd'hui FNE Hauts-de-Seine), ont adressé dans un courrier au préfet des Hauts-de-Seine, une alerte sur la présence d'un dépôt de fumier dans la forêt de Verrières. Un signalement avait déjà été effectué sur la plateforme Sentinelles de l'environnement, en février 2022. À la suite à ces alertes, la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'IDF a mené une inspection, le 8 juin 2023, confirmant deux infractions aux articles L. 171-7 et L 171-8 du code de l'Environnement :

- absence de déclaration de l'installation classée (L. 512-12 du code de l'Environnement);
- défaut d'assainissement des effluents, risquant de polluer les eaux et les sols.

Bien que ce rapport, disponible sur Géorisques, ait entraîné des suites administratives, près de deux ans plus tard, les travaux engagés restent insuffisants et la pollution perdure.

### UNE POLLUTION PERSISTANTE

Un nouvel état des lieux, effectué en décembre 2024 par Les Amis du bois de Verrières, montre que la pollution persiste. Les murs non jointifs laissent s'écouler le fumier, la canalisation est toujours bouchée, les eaux noires et des déchets plastiques sont présents sur le site.

### LA NÉCESSITÉ D'AGIR

L'ONF, responsable de la gestion durable de la forêt, tarde à intervenir. Pourtant M. Savatte, directeur de l'agence territoriale ONF, dispose de pouvoirs pour imposer des mesures légales. La convention d'occupation temporaire liant l'ONF au haras impose, dans son article 11.9, une obligation de propreté et d'entretien des lieux concédés et l'article 22 prévoit la résiliation de cette convention en cas d'atteinte grave aux milieux naturels.

Plusieurs signalements ont été adressés à l'ONF ainsi qu'au maire de Châtenay-Malabry, qui ont reconnu l'existence de la fumièrerie, sans prendre de mesures concrètes pour faire cesser la pollution. Or, le maire doit assurer la salubrité publique. En cas d'inaction, l'article L.2215-1 du Code général des collectivités territoriales permet au préfet d'intervenir.

Face à cette situation, les associations ont demandé au préfet des Hauts-de-Seine une contre-visite sanitaire pour s'assurer de l'application des recommandations de la DRIEAT. Seule une clarification des responsabilités entre les différentes parties et une action ferme des autorités garantiront la protection de cet espace boisé.

Sophie DURIN

Les Amis du bois de Verrières

# Menace sur notre patrimoine architectural et naturel

Entre le Luxembourg et le parc Montsouris, l'ancien hôpital de La Rochefoucauld forme le cœur d'un remarquable espace de nature. Ce corridor écologique, menacé par un projet immobilier, doit être protégé.



© AP\_HP

Situé au 13 avenue du Général-Leclerc, dans le 14<sup>e</sup> arrondissement de Paris, le site d'environ deux hectares a été conçu en 1781 par Jacques-Denis Antoine, grand architecte devenu célèbre grâce à la construction de l'hôtel de la Monnaie de Paris.

Dès l'origine, il y a près de deux cent cinquante ans, le lieu présentait une unité exceptionnelle mêlant harmonieusement bâtiments et parc majestueux et apaisant. La notion d'hygiénisme apparaît alors comme essentielle : les malades doivent pouvoir respirer l'air pur et déambuler dans la nature, une partie intégrante des soins.

Parvenu jusqu'à nous presque intact, le site est désormais gravement menacé par la vente à un promoteur, prévue par son propriétaire, l'Assistance publique - Hôpitaux de Paris (AP-HP). Au terme d'un appel d'offres lancé en 2024, quelques mois seulement après la libération du site par des occupations temporaires, le projet lauréat a été désigné (mars 2025) : le groupement Giboire & Galia.

De nombreuses alertes de la part d'associations locales et nationales ou conseils de quartier du 14<sup>e</sup> n'ont pas été entendues, pas plus que les recommandations des commissaires de l'enquête publique sur le récent plan local d'urbanisme (PLU) qui invitaient la Ville à retravailler le cadre réglementaire s'appliquant au site, pour y renforcer les vertus de cet ensemble, cœur du corridor écologique partant du Luxembourg jusqu'au parc Montsouris.

## LES CONSÉQUENCES SONT LOURDES

Plutôt que de saisir des opportunités évidentes de désartificialisation de zones très faiblement bitumées, il est prévu d'augmenter massivement (+ 50%) le nombre de mètres carrés bâtis, renforçant significativement l'effet d'îlot de chaleur, et cela au profit uniquement de nouvelles constructions privées, de logements de luxe... vu l'emplacement.

Au lieu de préserver intégralement les espaces verts existants, il est à craindre, compte tenu des plans proposés et des multiples occupations envisagées,

la multiplication des dérogations rendues possibles par le nouveau PLU au titre des cheminements, des accès poubelles, des accès d'urgence, des accès aux locaux vélos, des terrasses, etc. L'« espace vert protégé », tel que dénommé par le PLU, sera, de fait, sérieusement amputé.

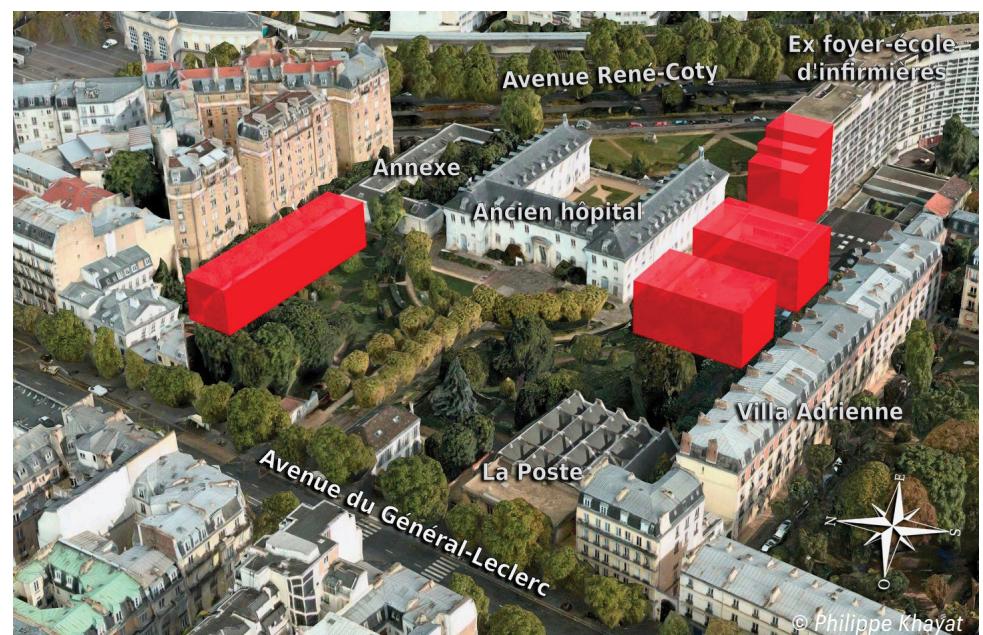
Enfin, l'accessibilité pour les Parisiens de l'îlot de fraîcheur restant s'avère également hasardeuse : le contour de l'obligation réglementaire d'ouverture au public reste flou et de nombreuses parties privées sont déjà annoncées.

Malheureusement, ni l'État (l'AP-HP est un établissement public) ni la Ville ne semblent avoir cherché à acquérir, en vue de le préserver pour les générations à venir, un tel lieu désormais rarissime en plein Paris, pépite de patrimoine et de biodiversité.

Un espoir subsiste : le ministère de la Culture demande « *l'extension de la protection du site au titre des monuments historiques* », au-delà des deux bâtiments principaux aujourd'hui « inscrits ».

✓ Lise GRENIER et Nicolas MANSIER

[Association Sauvons La Rochefoucauld](#) ↗



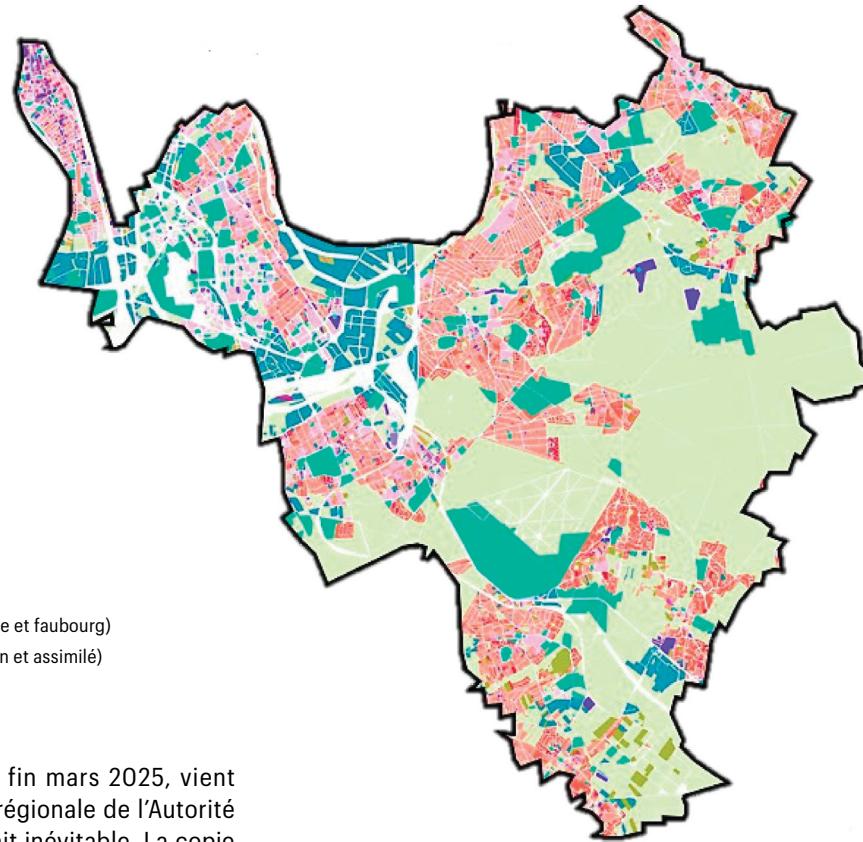
© Philippe Khayat

# PLUi de Grand Paris Sud-Est Avenir

## Le territoire doit revoir sa copie!

**Coup d'arrêt au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Grand Paris Sud-Est Avenir : la MRAe demande au territoire de revoir les multiples insuffisances environnementales dont est entaché le document d'urbanisme qui concerne l'avenir de seize communes.**

- Immeuble urbain haut récent
- Immeuble bas hétérogène
- Immeuble moyen hétérogène
- Immeuble haut hétérogène
- Immeuble très hétérogène
- Immeuble de grande hauteur
- Activités discontinues
- Équipements
- Aéroports
- Grandes propriétés
- Chantiers
- Espaces ouverts
- Habitat villageois
- Lotissements continus
- Lotissements discontinus
- Habitat individuel hétérogène
- Habitat collectif discontinu
- Immeuble ancien bas (type bourg)
- Immeuble ancien moyen (type centre-ville et faubourg)
- Immeuble ancien haut (type Haussmannien et assimilé)
- Immeuble urbain récent



L'enquête publique, qui devait démarrer fin mars 2025, vient d'être différée! L'avis tardif de la Mission régionale de l'Autorité environnementale était si sévère que c'était inévitable. La copie de GPSEA doit être revue et soumise de nouveau à la MRAe avant l'enquête publique...

La MRAe soulève que le très faible taux de participation lors de la concertation ne dénote pas d'une bonne information du public.

Le point essentiel est la consommation excessive d'espaces naturels (55 ha) alors que le SCOT n'en permet que 10,23 pour des infrastructures de transport et 7,05 pour deux ZAC: les 38 ha supplémentaires ne sont pas justifiés...

### DE NOMBREUSES INSUFFISANCES

La prévention des risques sanitaires liés à l'exposition aux nuisances sonores et atmosphériques n'est pas à la hauteur des enjeux du Territoire. La MRAe demande d'éviter ou de limiter strictement l'exposition des populations à une qualité d'air dégradé ou à des niveaux de bruit et de pollution des sols dépassant les niveaux recommandés par l'OMS.

Le PLUi ne prend pas suffisamment en compte les aléas d'inondation: la MRAe demande qu'une règle stricte soit appliquée pour les secteurs inondables. De même, les zones humides ne sont pas toutes protégées et leur compensation à 150% n'est pas prescrite. Le règlement ne précise pas les moyens à appliquer pour une bonne gestion des eaux pluviales. Plus généralement, dans le contexte de changement climatique, la gestion des risques d'inondation et la protection des zones humides ne font pas l'objet de dispositions réglementées.

La description des corridors écologiques, des milieux naturels et de la biodiversité est trop imprécise (leur localisation doit être fondée sur des inventaires) pour que ceux-ci soient efficacement préservés, notamment dans les OAP sectorielles, sans lesquelles la quasi-totalité des boisements serait potentiellement détruite.

La lutte contre les îlots de chaleur (fondée sur le pourcentage de pleine terre et sur le bilan carbone des opérations de construction) ne repose pas sur des règles efficientes. Ainsi, le coefficient de pleine terre est très insuffisant dans des secteurs de centre-ville susceptibles d'être sensibles aux îlots de chaleur.

En ce qui concerne la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et la surconsommation énergétique, il est relevé que ne sont pas précisées les conditions d'implantation des projets de *data centers*.

Pour résumer, les documents (peu accessibles aux profanes) présentent beaucoup d'intentions qui ne sont pas réglementées et qui sont donc inapplicables. De nombreux espaces naturels sont encore consommés. La santé et la sécurité de la population ne sont pas assurées faute de restrictions strictes interdisant l'implantation de logements dans les secteurs soumis aux pollutions. Les continuités écologiques et les zones humides sont mal identifiées, en l'absence de diagnostics écologiques qui pourtant ont dû être réalisés dans le cadre de l'Atlas de la biodiversité, mais restent confidentiels!

/ Christine BOIS

(CEDRE) pour FNE Val-de-Marne

# L'Essonne veut favoriser un commerce durable et responsable

Adoptée par l'assemblée départementale de l'Essonne, en novembre 2024, la « Charte pour la maîtrise de l'extension commerciale et la réduction de l'artificialisation des sols » se veut ambitieuse, mais peine encore à convaincre.



Depuis les années 1960, avec l'inauguration du premier hypermarché de France, le département de l'Essonne a été le théâtre d'un développement commercial débridé, notamment dans sa partie nord et en zone périurbaine. Cette dynamique a engendré des impacts environnementaux dévastateurs : étalement urbain, artificialisation des sols, perte de biodiversité, augmentation des nuisances sonores et lumineuses.

Face à ces défis, le département se dit prêt à inventer un nouveau modèle et à changer de paradigme. Parmi les engagements phares, la charte prévoit de réduire drastiquement la consommation d'espaces naturels et agricoles, en évitant les extensions commerciales en dehors des enveloppes urbaines définies par les documents de planification. Elle encourage également la requalification des zones commerciales existantes pour les rendre plus résilientes et intégrées dans leur environnement.

**POUR ATTEINDRE CES OBJECTIFS, LE DÉPARTEMENT ET LES PREMIERS SIGNATAIRES S'ENGAGENT À DÉVELOPPER DES PROJETS SOBRES, QUALITATIFS ET INTÉGRÉS.**

La charte s'appuie sur un cadre réglementaire incluant la loi Climat et Résilience de 2021, qui impose des obligations de végétalisation des toits, d'installation de panneaux solaires et fixe des règles strictes pour lutter contre l'artificialisation des sols. Elle s'inscrit aussi en complémentarité avec les démarches existantes, comme le plan de transformation

des zones commerciales de l'État ou les dispositifs de revitalisation des centres-bourgs.

Pour atteindre ces objectifs, le département et les premiers signataires s'engagent à développer des projets sobres, qualitatifs et intégrés. Une attention particulière sera portée à la sobriété foncière, à la biodiversité, à la gestion des eaux pluviales, à la pollution lumineuse et sonore ainsi qu'à l'adaptation au changement climatique. Mais il faut reconnaître qu'à ce jour, le département peine encore à convaincre d'autres signataires. Les collectivités et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), principalement concernés par le développement commercial, excepté la communauté d'agglomération du Val d'Yerres, n'ont pas encore accepté de s'associer à la charte.

De son côté, Essonne Nature Environnement n'a pas hésité à s'engager dans la démarche. Dans le cadre de ses compétences (personne publique consultée sur les documents d'urbanisme, membre de la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC), de la Commission de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF), du Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement CAUE...) elle pourra s'appuyer sur les éléments de doctrine adoptés dans la charte pour renforcer ses avis environnementaux et sur son outil « cartovégétation » pour apporter des données indispensables à la restauration des corridors écologiques.

/ Catherine GIOBELLINA

Vice-présidente d'Essonne Nature Environnement

# LES PROJETS PORTUAIRES D'HAROPA EN VALLÉE DE SEINE

Dans le contexte du réchauffement climatique, de l'importance données aux fleuves et à leurs affluents pour leur rôle écosystémique dans la transition écologique des territoires, des projets suscitent de nombreux débats autour des nécessaires équilibres à trouver entre les modèles économiques, l'importance du fret fluvial et la préservation de la biodiversité, dans laquelle, les fleuves « veines de la terre » jouent un rôle primordial.

Les projets portuaires dont nous parlons dans ce dossier (Limay, Porcheville et Achères-sur-Seine aval) et l'extension du Port d'Evry (Evry-Village) sur Seine amont doivent être restitués dans le contexte des décisions et débats en cours sur l'évolution des voies navigables du bassin de la Seine vers la Manche, à l'ouest, et Dunkerque et le Benelux, au nord. Ils partent du constat du faible volume de marchandises transportées sur la Seine et, plus globalement, de la part très faible du trafic fluvial en France, d'où la volonté de « massifier » les conditions de transport sur un réseau notoirement sous-exploité.

Ces débats qui concernent le fret, les ports fluviaux et le renouveau économique de

territoires importants pour l'économie française ont d'abord conduit, entre 2009 et 2012, à la création d'Haropa (2012) et à la montée en puissance de l'axe Seine (de Seine amont à Paris-Rouen-Le Havre).

Ils ont aussi relancé une vieille idée des années 1950, reprise en 1997 par le ministre Jean-Claude Gayssot, soutenue par toutes les collectivités territoriales du nord de la France durement touchées par le déclin industriel, celle d'une liaison fluviale pour les bateaux à grand gabarit entre le bassin de la Seine et le réseau nord-européen. Le projet, baptisé Canal Seine Nord-Europe est déclaré d'utilité publique, en 2009, sous la présidence de Nicolas Sarkozy. Cet investissement structurant, dont les

travaux sont très avancés, n'emporte pas de véritable certitude quant à ses effets réels en termes de basculement modal, de revitalisation économique du nord de la France ou d'impact sur le devenir de l'axe Seine.

Il faut, pour compléter ce panorama, citer deux autres chantiers sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France : l'adaptation de l'Oise entre Compiègne et Nogent-sur-Oise, puis la confluence avec la Seine, une liaison fluviale pour les bateaux à grande gabarit entre le bassin de la Seine et le réseau nord-européen et, en amont de la Seine, la mise à grande gabarit du fleuve entre Bray et Nogent-sur-Seine, dont nous contestons l'opportunité.

 Bernard LANDAU et Simon RONAI

La Seine n'est pas à vendre 



## HAROPA PORT : DES CDT SANS POUVOIR RÉEL !

La gouvernance d'Haropa Port est significative des choix politiques qui dictent leurs objectifs : l'activité économique avant tout.

Au sommet de la pyramide, un conseil de surveillance, qui prend les décisions stratégiques, composé essentiellement de représentants de l'État, des collectivités territoriales et auquel participent quatre personnalités qualifiées. Tout est décidé à ce niveau.

Tout en bas de cette pyramide, les conseils de développement territoriaux (CDT) chargés de représenter les intérêts locaux et de les porter auprès des conseils de surveillance et d'orientation. FNE Ile-de-France siège dans le CDT de Paris. Les enjeux sont limités à l'activité fluviale et à l'aménagement des infrastructures. Il n'y a pas d'approche systémique faute d'avoir les parties prenantes présentes, VNF, l'Agence de l'eau, etc.

De fait, il s'agit uniquement de donner des avis sur des projets sans qu'il y ait de réelles décisions à prendre, tout se décidant à un autre niveau. On a le droit de poser des questions, on recueille des informations sur l'activité fluviale, mais la capacité d'influence est faible, très faible.

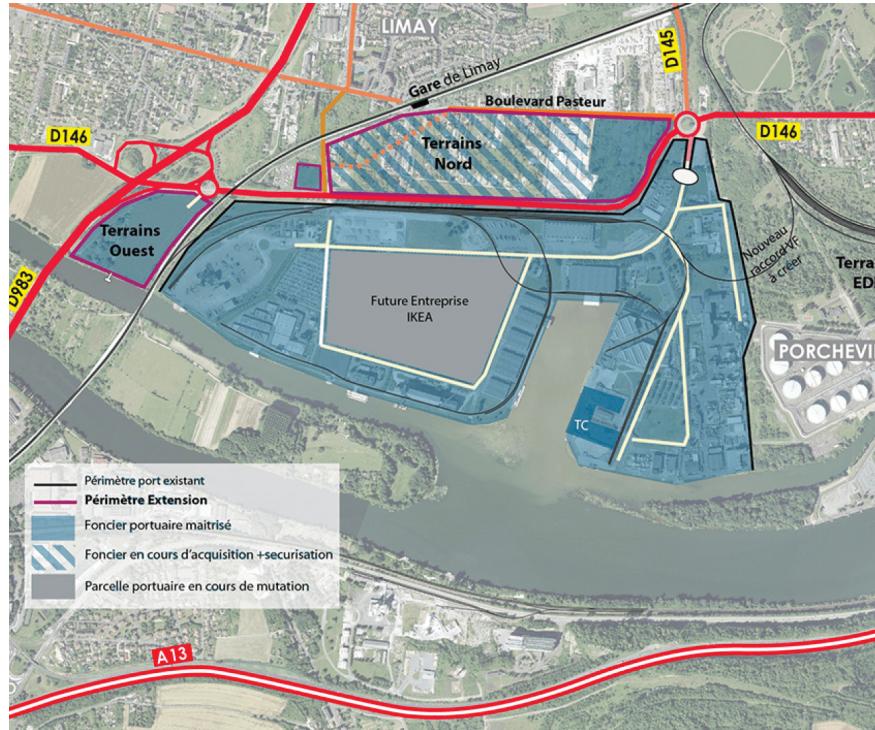
L'approche en silos montre une fois de plus ses limites.

 Yves CONTASSOT

Représentant de FNE Ile-de-France à Haropa Port

# LIMAY-PORCHEVILLE (78)

Le projet d'extension du port est lié à l'augmentation du trafic constatée ces dernières années. Il a pris du retard, mais compte déjà un projet logistique d'importance.



Un projet estimé à environ 20 millions d'euros HT (hors acquisitions foncières), financés à ce stade par Haropa Port. Les études sont cofinancées par l'État et la Région Île-de-France dans le cadre du contrat projet interrégional État-Région.

En parallèle, le port poursuit sa démarche d'acquisition à l'amiable des fonciers situés au nord du port existant, avec les riverains, EDF et Stellantis, pour réaliser une extension d'environ 20 à 30 ha d'emprise

Créée dans les années 1980, la zone portuaire de Limay-Porcheville s'étend sur 125 hectares et offre près de 35 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts. Le port, c'est aussi vingt-six entreprises de différents secteurs qui accueillent des activités des filières logistiques et industrielles. Il génère environ mille emplois et a connu une évolution constante de ses activités entre 2010 et 2019 avec un doublement de ses trafics fluviaux et des trafics ferroviaires multipliés par cinq. Ce dynamisme conduit à une situation de quasi-saturation.

Le projet d'extension a ainsi pour objectif d'accompagner le développement de nouvelles activités économiques sur le territoire et d'augmenter la part du transport fluvial et ferré en alternative à la route.

Depuis fin 2016, Haropa Port de Paris mène une concertation avec le territoire afin de recueillir les avis et attentes des acteurs locaux et amorcer les perspectives d'extension du port existant, le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) intègre déjà le projet.

portuaire. Mais la mairie et le gestionnaire Haropa Port peinent à s'accorder sur son étendue et le projet d'extension connaît des retards et les travaux d'extension ne seront pas lancés avant cinq ans. Par ailleurs, les riverains s'inquiètent de l'actuel délaissement de ce territoire progressivement vidé de ses habitants ; du sort réservé aux gens du voyage qui, pour certains, vivent sur le territoire depuis des décennies ; de l'impact du transport routier et des chantiers prévus.



## L'INSTALLATION D'IKEA

À la suite d'un appel à projet logistique lancé en 2020, Ikea a été sélectionné pour s'implanter sur le site de 16 ha racheté à Citroën. Dès fin 2026, le port accueillera un entrepôt logistique de 60 000 m<sup>2</sup>, ce qui lui permettra de développer son activité en France et de recourir au transport fluvial. Pour l'encourager, Haropa Port applique « une ristourne pour le trafic fluvial par conteneurs » pouvant atteindre 50 % de la redevance annuelle. À l'inverse, une majoration de cette même redevance pourrait être imposée en dessous de 70 %.

Une convention, signée en mai 2021, formalise une durée d'occupation de quarante ans. Ikea est un signal important pour la réindustrialisation du Mantois, région sinistrée, se réjouit Djamel Nedjar, maire de Limay. Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'Ikea consomme 20 millions de mètres cubes de bois chaque année, soit 1 % des forêts mondiales, et reboise en palmiers à huile. Par ailleurs, Ikea a une politique sociale « très musclée ». Donc, oui Ikea est un atout économique, mais pas sur le plan social ni sur le plan environnemental.

# PORT SEINE MÉTROPOLE OUEST (78)

**PSMO, est une plateforme portuaire multimodale dédiée aux activités de la construction et des travaux publics. Les matériaux entrants et sortants devront utiliser de façon préférentielle la voie d'eau. Les travaux ont débuté à l'été 2024.**

L'assise du projet est une emprise foncière de 101 ha située en rive gauche de la Seine, face au confluent de l'Oise, presque exclusivement sur le territoire communal d'Achères et impactant de façon marginale ceux d'Andrésy (rive gauche) et Conflans-Sainte-Honorine (secteur du quai de l'Ile).

Le port sera constitué d'une darse intérieure bordée de parcelles où seront implantées des activités industrielles, de préférence utilisatrices de la voie d'eau pour l'approvisionnement ou l'expédition de marchandises principalement pondérées.

Ce projet prévoit la création d'environ 19 hectares d'espaces verts constituant une zone tampon entre les activités industrielles et portuaires et le secteur urbanisé d'Achères, incluant un parc paysager. La continuité des voies sur berge sera assurée par l'édification d'une passerelle réservée aux circulations douces, lancée au-dessus du chenal d'accès à la darse. Un écran végétal créé ou renforcé permettra d'atténuer l'impact visuel des installations depuis le coteau d'Andrésy.

Des aménagements complémentaires de voirie, depuis la RD30 vers la darse, seront effectués afin de faciliter et fluidifier les accès à la zone portuaire par voie routière. Il est aussi prévu de remettre en service une liaison ferroviaire le long de la voie ferrée existante sur une plateforme qui s'étend sur environ 350 à 400 mètres, réhabilitée par Haropa Port en partenariat avec SNCF Réseau et permettra aux marchandises de passer de la Seine au réseau ferré.

L'échéancier de réalisation du projet comprend cinq phases s'étalant de 2024 à 2039, d'un volume transporté annuel estimé à un million de tonnes. Le nombre d'emplois généré par les activités de cette

zone portuaire est évalué à environ 750 et les entreprises accueillies devront souscrire aux engagements pris par Haropa Port de Paris, en particulier pour ce qui concerne des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

## CONCERTATION ET RÉACTIONS

Une instance permanente de concertation (IPC) réunissant Haropa, services de l'État, élus locaux et représentants des associations a été mise en place fin 2023. Des réunions d'informations sur la nature des travaux et leur calendrier ont eu lieu ainsi que diverses actions auprès des habitants des communes concernées : plaquettes, panneaux, stands lors des fêtes de la batellerie à Conflans...

Plusieurs points ont été abordés par les associations environnementales lors de ces réunions sur les impacts à court, moyen et long terme : nuisances sonores, entrave à la circulation des piétons et cyclistes sur les rives de Seine, contrôle des émissions de CO<sub>2</sub>. Condition de déplacement des bateaux/logement et nouveaux raccordements. Aménagement paysager et valorisation du site de la villa Louis XIII. À plus long terme, il y a des interrogations sur la remise en service d'une liaison ferroviaire et le risque d'un trafic routier plutôt augmenté ; questionnement aussi les conséquences sur les berges du raccordement au Canal Seine Nord, suite au chantier Mageo pour le passage des péniches à plus gros gabarit.

 **Marie-José JAOUEN-ROSSI**

Présidente de **FNE Yvelines** 



# EVRY-VILLAGE BORD DE SEINE (91)

La Seine n'a pas intéressé les concepteurs ni les bâtisseurs de la Ville Nouvelle d'Evry : ses bords n'ont jamais été intégrés dans la création de celle-ci ; ils sont restés pratiquement en état depuis les années 1960.

Dans les années 2010, l'accent a été mis sur la Seine comme débouché de Paris pour l'accès à la mer et lieu de transport, du port de Rouen à Melun. Des institutions ont été créées : Haropa, un groupement d'intérêt économique (GIE) qui réunit les ports de Paris, de Rouen et du Havre.

## LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION GRAND PARIS-SUD, DANS SON SCOT

La CA Grand Paris-Sud Seine Essonne Sénart a acquis, en décembre 2017, la compétence de valorisation de la Seine et s'est engagée sur un programme d'actions pour en faire un parc naturel urbain pour valoriser la Seine et ses berges, lequel comporte douze communes, 25 km de fleuve et 31 km de

berges, deux écluses (dont celle d'Evry), deux ports industriels.

Avant de devenir Haropa Port, le Port autonome de Paris retient dans son schéma des infrastructures portuaires le développement d'une importante zone d'échanges à l'intersection Seine-Francilienne.

Evry-Village, le 16 janvier 1996, a averti ses adhérents du projet d'extension du port et a manifesté alors son opposition tout en informant également la municipalité.

Début d'année 2024 le projet d'extension du port actuel resurgit ! Il s'agit pour Haropa Port de racheter à la municipalité des terrains limitrophes à l'implantation actuelle et en bordure de berges pour y créer une zone de stockage de conteneurs en arguant de l'intérêt de ce projet pour développer le transport multimodal (fleuve, train, route).

De nouveau, Evry-Village fait part à la ville de ses vives préoccupations en septembre 2024 :

- » destruction en bords de Seine d'une parcelle classée N (nature) dans le PLU actuel;
- » nuisances sonores pour le voisinage;
- » trafic de camions accru du fait de la proximité avec la Francilienne;
- » aucune justification économique établie;
- » aucun bénéfice économique pour la ville;
- » perturbations dans l'accès des promeneurs aux bords de Seine et dans la continuité cyclable;
- » risque de surcharge d'une voie ferroviaire déjà à la limite de la saturation, argument dont tire d'ailleurs, actuellement, prétexte la SNCF pour combattre le projet de ligne S défendu par toutes les municipalités concernées et l'association RER D Val de Seine.

L'association obtient en retour de Stéphane Beaudet, maire d'Evry-Courcouronnes, les garanties suivantes :

1. la ville conservera dans son futur plan local d'urbanisme, qui sera voté en 2025-2026, le classement N (nature) pour cette parcelle;
2. le planning du projet ne prévoit pas la sélection d'un opérateur pour cette plate-forme avant le quatrième trimestre 2027, ce qui laisse 2025 et 2026 pour poursuivre la concertation entamée;
3. la ville utilisera bien le fait qu'elle est propriétaire du terrain comme « verrou » pour éviter un projet « qui ne conviendrait pas à la ville et aux habitants concernés. »

Même si, à ce stade, l'association et les riverains sont rassurés sur le court terme, il n'en demeure pas moins que le projet n'est pas abandonné.

Les prochaines étapes seront cruciales et l'association Evry-Village reste plus que jamais mobilisée et attentive.



En vert, la parcelle adjacente au port actuel sur laquelle Haropa veut s'étendre.

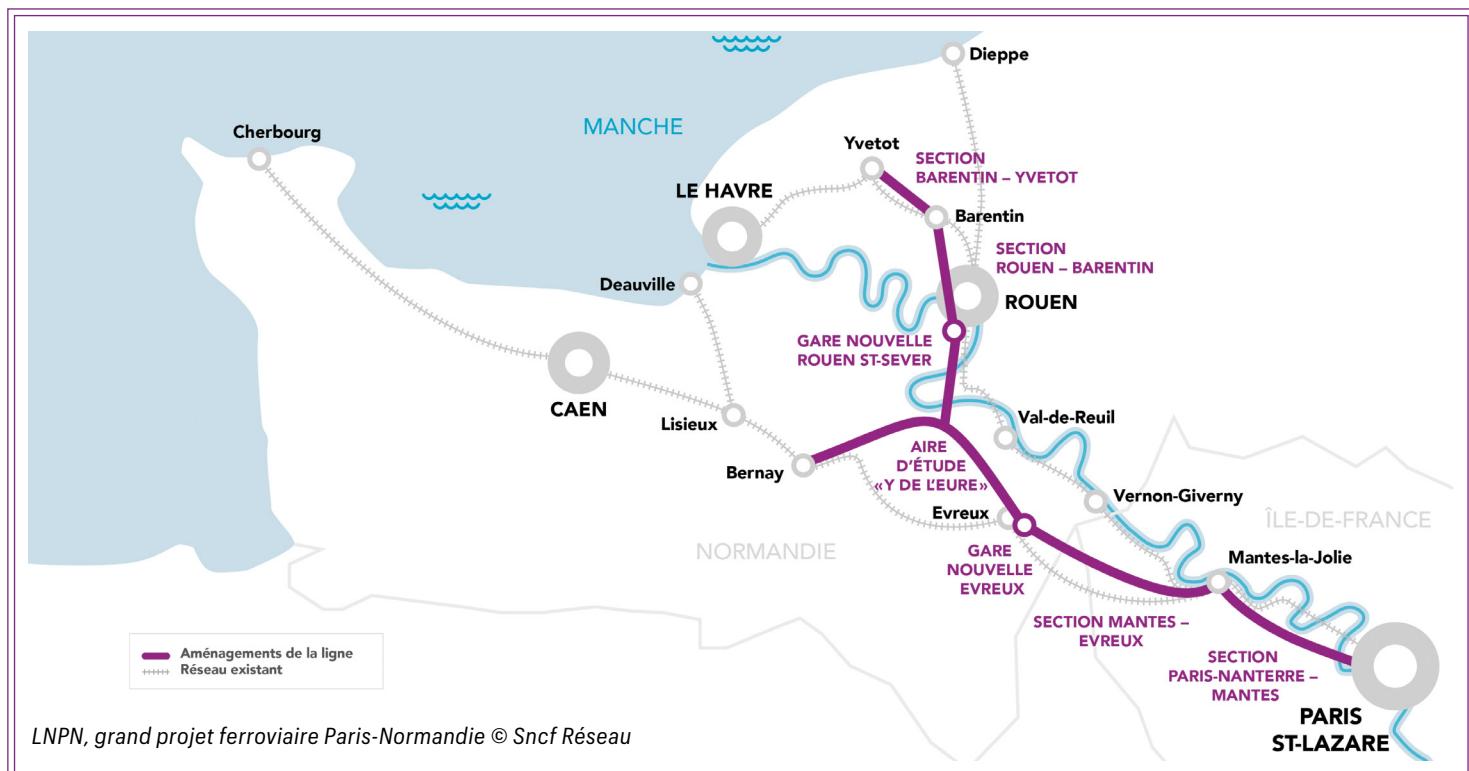
✓ Joseph NOUVELLON et Xavier BARÓ

[Evry Village](#)

# Ligne nouvelle Paris-Normandie

## Position à contre-courant d'une sénatrice écologiste

Alors que les élus de l'agglo Grand ParisSeine&Oise(GPS&O)s'opposent fortement au projet, la sénatrice Ghislaine Senée a fait connaître sa position en faveur de ce projet.



Le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), porté par l'État et cofinancé par les Régions Île-de-France et Normandie, vise à améliorer les liaisons ferroviaires qui relient Paris à Mantes-la-Jolie, Rouen, Le Havre, Évreux, Caen et Cherbourg. Fortement soutenu par la Région Normandie, la LNPN ambitionne de répondre à la saturation du réseau actuel et à sa vétusté en augmentant la capacité du réseau, de renforcer la fiabilité des trains voyageurs et de développer le fret ferroviaire. Face à la croissance attendue des déplacements (+ 27 % entre 2022 et 2035), elle permettrait de gagner du temps sur les trajets avec plus de sillons (jusqu'à soixante-six) alors que le RER Eole doit être prochainement mis en service. Le coût estimé est de 5,3 milliards d'euros pour la première phase.

### LES OPPOSITIONS

Cependant, le projet rencontre toujours une forte opposition de la Région IDF qui a repris dans sa motion, en septembre, les termes de la pétition de la communauté urbaine GPS&O adoptée à 97,4 %. Elle pointe l'impact environnemental

(une artificialisation de 198 hectares de terres, des nuisances sonores, une pollution des captages, des atteintes à la biodiversité), l'absence d'arrêt à Mantes-la-Jolie et des perturbations majeures (trafic routier, impact sur le foncier, menace sur des projets économiques). Le rapport bénéfice/ coût est également critiqué : 10 à 15 milliards d'euros pour un gain de seulement dix minutes.

### LA POSITION DE GHISLAINÉ SENÉE

Dans les interviews qu'elle a données à FNE 78 et dans ses communiqués de presse, la sénatrice écologiste réfute les arguments des opposants et fait valoir l'intérêt du projet pour les habitants de la vallée de Seine malgré les impacts environnementaux, qu'elle ne nie pas. Elle regrette les prises de positions locales et de la Région qui ont ralenti la mise en œuvre et réfute plusieurs arguments des opposants : les Mantois pourraient bénéficier d'un arrêt à Mantes, l'impact économique n'est pas étayé et des alternatives foncières existent. Elle insiste sur la nécessité d'une meilleure information des riverains et sur la concertation pour étudier

les tracés au plus près des lignes existantes ou sur les friches industrielles, pour limiter les nuisances, notamment sonores. L'impact sur les terres agricoles peut être évité par des solutions d'enfouissement ponctuel et compensé par l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution du trafic routier en vallée de Seine.

Selon elle, dans le contexte de changement climatique, la LNPN est essentielle pour améliorer les conditions de transport, une réponse à long terme aux enjeux de mobilité durable et de transition écologique par le transfert modal du fret routier vers le ferroviaire alors que des incertitudes restent sur le redéploiement du fret fluvial à brève échéance.

Le projet est désormais dans une phase de concertation électronique continue sur les tracés prioritaires. L'enquête d'utilité publique est prévue pour 2026.

/ Marie-José JAOUEN-ROSSI

Présidente de FNE Yvelines

# Campagne « Arbres en ville »

## Un premier indice de l'état de l'arbre

**Essentiels au maintien de la biodiversité en ville et à l'atténuation des effets du changement climatique, les arbres n'en demeurent pas moins les premières victimes du développement urbain. En attendant une législation protectrice, nous avons fait le pari de la mobilisation citoyenne pour préserver l'existant.**



Aussi nous avons conduit en lien avec GreenVoice [une campagne](#) de signalement spécifique, de manière à mieux répondre aux situations d'urgence et à développer des outils pour protéger les arbres en mobilisant les volontés citoyennes.

Premiers constats : une majorité de signalements concerne des alignements d'arbres menacés par des travaux urbains (travaux de réseaux, réfection des chaussées ou des routes, aménagement de pistes cyclables etc.) ou des conflits de voisinage motivés par la détermination de propriétaires à faire abattre des arbres jugés trop proches de chez eux.

Depuis l'apparition d'une protection des arbres d'alignement en 2016, la mise en œuvre demeure poussive. En Ile-de-France par exemple, seuls deux départements publient chaque mois des autorisations d'abattage d'arbres, à croire que les autres départements n'ont pas d'alignements d'arbres sur leur territoire. Dans trois dossiers issus de la campagne, nous avons contraint des collectivités à demander l'autorisation nécessaire, ce qui leur a donné l'occasion de peser les intérêts en présence et de définir des mesures compensatoires. Nous constatons malheureusement sur ces dossiers que les tronçonneuses s'activent souvent le jour même de l'octroi de l'autorisation, ce qui coupe l'herbe sous le pied à tout contentieux.

### LA CISAILLE, OUTIL PRIVILÉGIÉ DU « BON PÈRE DE FAMILLE »

Les arbres présents sur des terrains privés ne sont pas en reste et subissent eux le privilège napoléonien permettant aux propriétaires d'exiger l'élagage des arbres qui dépassent sur leur fond. Alors que

les motifs de ces coupes et élagages sont généralement obscurs (vue « cachée », fruits tombant sur leur parcelle etc.) il convient de rappeler qu'une jurisprudence touffue précise les contours de ce droit, parfois à la faveur du maintien des arbres tels quels.

### DEPUIS L'APPARITION D'UNE PROTECTION DES ARBRES D'ALIGNEMENT EN 2016, LA MISE EN ŒUVRE DEMEURE POUSSIVE.

Deux études de cas ont jalonné cette campagne, nous menant à outiller des propriétaires d'arbres pour s'opposer aux abattages dans le cadre de conciliations judiciaires. Ces deux victoires relatives nous ont permis de mesurer le poids de l'habitude sur ces dossiers : les conseils comme les médiateurs ne connaissent que les règles générales et cherchent avant tout à araser le conflit, qu'il coûte l'abattage d'un arbre pluricentenaire.

La rapidité avec laquelle on coupe un arbre est mieux comprise que le temps nécessaire à sa pousse. Mais les avancées acquises lors de cette campagne comme le retrait récent du projet menaçant le chêne de Saint-Maur-des-Fossés, vieux de 400 ans, permettent de croire à une inversion des tendances. Celle-ci ne pourra faire l'économie d'une réforme législative en faveur de l'arbre.

/ Maxime COLIN

Juriste à FNE Ile-de-France

# Identifier les trames vertes franciliennes

## FNE Ile-de-France lance son appel

Dans le cadre de son Appel à manifestation d'intérêt (AMI), FNE Ile-de-France propose d'aider les associations membres du réseau à étudier la trame verte de leur territoire et de les accompagner à la mettre en œuvre.



### CARTOVÉGÉTATION

#### Légende

<span style="background-color: white; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Limite communale
<span style="background-color: pink; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Occupation du sol
<span style="background-color: red; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Bâti
<span style="background-color: darkgreen; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Conifère
<span style="background-color: green; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Feuillu
<span style="background-color: olive; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Strate arbustive
<span style="background-color: lightgreen; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Strate herbacée
<span style="background-color: brown; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Coupe forestière
<span style="background-color: lightyellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Prairie permanente bio
<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Prairie permanente non bio
<span style="background-color: orange; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Culture bio
<span style="background-color: lightorange; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Culture non bio
<span style="background-color: grey; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Sol nu
<span style="background-color: darkbrown; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Espace artificialisé perméable
<span style="background-color: darkgrey; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Espace artificialisé imperméable
<span style="background-color: black; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Route à moyenne circulation
<span style="background-color: darkblue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Voie ferrée
<span style="background-color: blue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span>	Surface en eau

Carte des paysages - ZAC de l'horloge - Romainville (93)

En Île-de-France, région la plus urbanisée de France, l'effondrement de la biodiversité est massif. Le maintien d'espaces naturels et non artificialisés est indispensable à la survie de nombreux êtres vivants.

La trame verte représente les habitats écologiques et les connexions qui les relient, formant un réseau de continuités écologiques. La constitution de trame verte, notamment en zone urbaine et dense, est indispensable pour enrayer le déclin de la biodiversité.

#### UNE CARTOGRAPHIE TRÈS PRÉCISE, UN ACCOMPAGNEMENT SUR MESURE

Cartovégétation est un outil d'aide à la décision, produisant des cartes très précises de l'occupation du sol. Il identifie également les déplacements de certaines espèces à travers le territoire et les zones à enjeux à protéger et à restaurer. A destination des acteurs et actrices du territoire, un accompagnement peut également être entrepris afin d'aider dans la réalisation d'actions de protection et de restauration des écosystèmes.

Bénéficier de l'outil Cartovégétation et de l'accompagnement par FNE Ile-de-France permet de disposer de :

- cartes de l'occupation du sol au mètre près, appelées cartes des paysages,
- cartes des réseaux écologiques et représentant la trame verte,
- préconisations à visée opérationnelle pour amener à une protection et/ou une restauration de la zone étudiée.

#### ÉTUDE DE CAS : RÉAMÉNAGEMENT DE LA ZAC DE L'HORLOGE À ROMAINVILLE (93)

À titre d'exemple, l'outil a été utilisé par la commune de Romainville dans le cadre du réaménagement de la ZAC de l'Horloge. Située entre

le canal de l'Ourcq et la corniche des Forts, la ZAC de l'Horloge est une zone stratégique pour relier ces deux espaces naturels. L'étude portait principalement sur un secteur d'interface entre les espaces boisés de la corniche des forts et le tissu urbain.

Un diagnostic de la trame verte existante a été réalisé pour mieux comprendre les dynamiques en place avant le réaménagement. La sous trame des milieux ouverts et des milieux arborés a été étudiée en modélisant les déplacements de six groupes d'espèces : micromammifères (milieux arborés et ouverts), mammifères (milieux arborés), passereaux (milieux arborés et ouverts) et lépidoptères (milieux ouverts). Ce diagnostic a permis d'identifier les habitats, les couloirs de déplacement et les aires de déplacement potentielles ainsi que les ruptures de connectivité. Des indicateurs ont permis d'évaluer le rôle de chaque habitat et corridor dans le réseau écologique de la zone. C'est ainsi qu'a été mis en lumière le rôle crucial de ce secteur de lisière et de certains espaces végétalisés en bordure de ce secteur.

Après étude du projet d'aménagement proposé, des préconisations ont pu être formulées afin d'améliorer la prise en compte de la trame verte dans le projet. Il est important de conserver au maximum les espaces végétalisés en place, en particulier ceux identifiés lors de la priorisation des espaces concourant à la trame verte. Sur le secteur du coteau, ont été mis en évidence certains alignements d'arbres en bordure particulièrement intéressants pour le déplacement des espèces et la possibilité de créer des couloirs de déplacement à l'intérieur des parcelles parallèlement au grand chemin vert. Il était également important de dire quelques mots sur la structuration de l'aménagement paysager et la gestion de espaces.

Enfin c'est aussi lors de la phase chantier que beaucoup de choses se jouent pour le maintien de la fonctionnalité des écosystèmes. Plusieurs actions ont été proposées pour limiter au maximum les impacts sur

les écosystèmes (tassement des sols, export de la matière, nuisances sur les habitats et sites de repos).

## LA CARTOVÉGÉTATION NOUS PERMET DE MATERIAISER LE VIVANT DÉJÀ LÀ, TOUT EN VISUALISANT SES MOBILITÉS. À L'HEURE DES RECULS ENVIRONNEMENTAUX ET DÉMOCRATIQUES, IL EST IMPORTANT D'ANCER ET DE FAIRE RECONNAÎTRE LA BIODIVERSITÉ EXISTANTE.

Vincent Pruvost

Maire adjoint à l'urbanisme, à l'aménagement, pour la lutte contre les pollutions et mobilités de la Ville de Romainville

## L'USAGE DE L'OUTIL CARTOVÉGÉTATION NOUS A PERMIS DE MIEUX CONNAÎTRE LA PRÉSENCE DU VIVANT SUR LE TERRITOIRE, AINSI QUE LES ACTIONS À RÉALISER POUR AMÉLIORER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET LA BIODIVERSITÉ.

Louama Mestrot

Chargée d'études urbaines, direction de l'urbanisme de la ville de Romainville



Trame verte du secteur coteau de la ZAC de l'Horloge et alentours

### REJOIGNEZ L'APPEL !

Cet Appel à manifestation d'intérêt a pour vocation d'aider les associations et collectivités à identifier précisément les continuités écologiques de leur territoire pour les protéger et les améliorer afin de réduire leur vulnérabilité.

Les zones ciblées par l'AMI sont celles qui présentent un intérêt spécifique pour la trame verte. Une attention particulière sera également portée aux zones subissant des pressions anthropiques remettant en cause la fonctionnalité des continuités écologiques. L'objectif de cet AMI est aussi de mobiliser les acteurs locaux pour enclencher des dynamiques de changement et de lutter efficacement contre la fragmentation des écosystèmes.

Dans le cadre de cet appel, la réalisation des cartes et l'accompagnement prendront la forme d'un jet expérimental sur la zone étudiée qui consistera à étudier un groupe d'espèces à

l'échelle communale. Cet accompagnement est gratuit. Il est aussi possible d'étendre le périmètre de ce pilote à plusieurs groupes d'espèces ou à l'ensemble de la trame verte. Ce volet restera gratuit pour les associations du réseau et nécessitera un financement de la part des collectivités.

Sé déroulant jusqu'au 15 septembre 2025, il est possible de participer à l'appel depuis le site internet de FNE Ile-de-France (rubrique : Je m'engage > AMI Cartovégétation). Les candidatures seront étudiées au fur et à mesure de l'appel. Le nombre de candidatures sélectionnées dépendra des capacités de l'équipe.

Pour toute demande d'information complémentaire, il est possible de contacter Lise Noirez, référente de l'appel, au 01 45 82 42 34 ou par mail [cartovegetation@fne-idf.fr](mailto:cartovegetation@fne-idf.fr)

Lise NOIREZ

Chargée de mobilisation à FNE Ile-de-France

# La phytoremédiation dépolluer grâce aux plantes

Depuis longtemps, les plantes ont été utilisées pour parfaire le traitement de l'eau et des boues. Le processus de remédiation favorise la dégradation des polluants organiques, les polluants inorganiques (métaux) peuvent être dilués, concentrés ou déplacés.

À chaque problématique correspond un écosystème bien particulier avec son alliance végétaux/micro-organismes. Chacun des mécanismes a des effets sur le volume, la toxicité, la mobilité des contaminants. Il existe différents types de phytoremédiation.

**IL IMPORTE D'ÉTUDIER LES RISQUES DE POLLUTION DES NAPPES, PAR MIGRATION DE LA POLLUTION, SI LE SYSTÈME RACINAIRE EST IMPORTANT.**

La **phytoextraction** est l'utilisation des plantes afin d'extraire les contaminants biodisponibles du sol et de les stocker dans la biomasse. Cette dépollution est partielle car la plante n'a accès qu'à la fraction biodisponible des polluants. Cette méthode est donc limitée par la capacité en bio-accumulation des végétaux utilisés. Par ailleurs, la biomasse enrichie en polluants organiques et métalliques devra être récoltée et traitée par incinération.

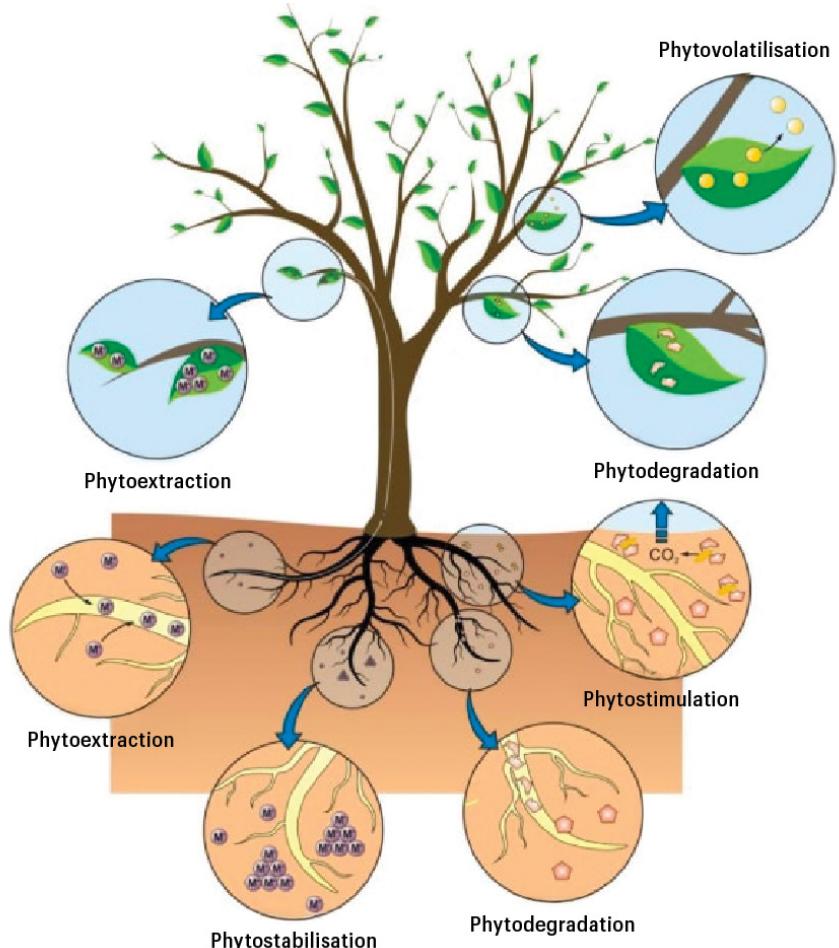
La **phytostabilisation**, valable pour les métaux, ne permet pas de dépolluer entièrement. Les métaux sont le plus souvent concentrés dans les racines ou les troncs.

La **phytodegradation**: la dégradation des polluants est réalisée par libération d'enzymes. La réduction des composés organiques, dégradés par le sol ou incorporés dans les plantes, conduit à une diminution des nutriments dans les sols. Au fil du temps, l'activité dégradante ralentit ou s'arrête.

La **phytovolatilisation**: au niveau du système racinaire, on constate une interaction entre le sol, la plante et l'arbre. Si l'activité microbienne est suffisante autour des racines, les contaminants peuvent être dégradés en molécules plus simples, plus ou moins toxiques.

La **phytostimulation**: les contaminants solubles sont transformés en éléments volatiles. D'après la littérature, il n'est pas certain que certains produits évaporés soient moins toxiques. L'avantage de ce procédé est que les polluants ne restent pas concentrés dans les plantes; néanmoins, il présente cet inconvénient majeur de transporter les polluants des sols vers l'atmosphère.

Toutes ces techniques sont limitées par les conditions climatiques et géologiques du site. Il importe d'étudier les risques de pollution des nappes, par migration de la pollution, si le système racinaire est important. D'une façon générale, ces méthodes sont valables pour de faibles concentrations de polluants organiques et inorganiques.



Jean-Paul DELPINO

Essonne Nature Environnement



# Projets de captage de CO<sub>2</sub> sur le site de Grandpuits (77)

Capturer du dioxyde de carbone et le stocker dans le sous-sol seine-et-marnais est très sérieusement envisagé. Deux hypothèses se profilent, aucune n'est satisfaisante. L'innovation technologique n'est pas une solution miracle à un problème systémique.



Usine Borealis à Grandpuits en 2023 © Jane Buisson

Un projet de recherche d'enfouissement de CO<sub>2</sub> dans le sous-sol du périmètre du site industriel de Grandpuits est en cours. Ce projet, intitulé Pilot Strategy, est mené conjointement par deux établissements publics : le Bureau de recherche géologique et minière (BRGM) et l'Institut français du pétrole et énergies nouvelles (IFPEN). Des études géophysiques sont en cours pour étudier les capacités de stockage en profondeur, avec succès, semble-t-il...

Deux administrateurs de FNE Seine-et-Marne ont participé, avec un regard critique, aux réunions de concertation organisées par les porteurs de projet : lors des portes ouvertes à la salle polyvalente de Grandpuits, le 31 mai 2024 ; au sein du groupe de réflexion adaptations territoire, le 18 novembre 2024.

## PAS DE SOLUTION MIRACLE

Le CO<sub>2</sub> capté devait provenir surtout de l'usine d'azote ex-Boréalis présente sur le site. Pour des raisons de marché, celle-ci n'est plus en activité, se pose alors le problème d'avoir recours à d'autres sources industrielles de CO<sub>2</sub>, loin de Grandpuits, pouvant être acheminées à grands frais par pipeline ou camions. D'autres variantes émergent, favorisées par l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'État mi-2024. Ainsi, la société néerlandaise C-Questra s'est-elle positionnée

Jean-François DUPONT

Coprésident de FNE Seine-et-Marne

Luc BLANCHARD

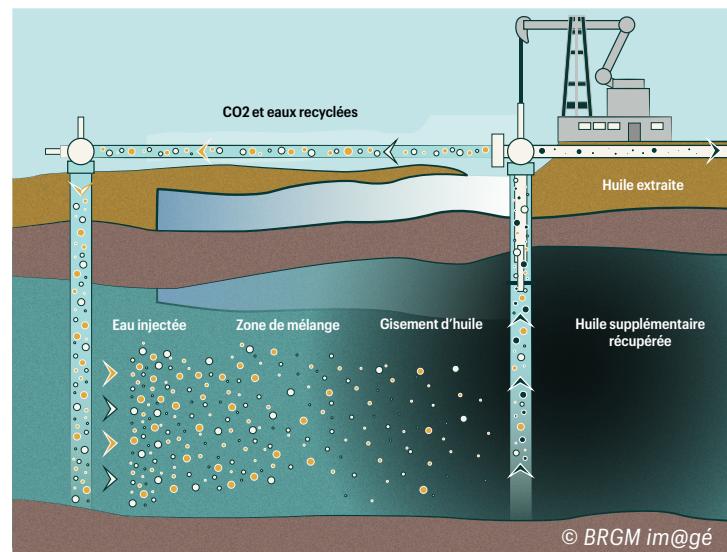
Coprésident de FNE Ile-de-France

**LA RESPONSABILITÉ ULTIME REVIENT DONC AUX CHOIX POLITIQUES À DÉTERMINER. C'EST POURQUOI NOUS DEMANDONS L'ORGANISATION D'UN DÉBAT SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC.**

pour exploiter sur le site de Grandpuits un dispositif de captation du CO<sub>2</sub> dans l'air (plus besoin de camions ou pipes...), à grand renfort d'équipements du genre ventilateurs/aspirateurs électriquement très énergivores.

Aucune de ces deux hypothèses n'est satisfaisante : en admettant que le stockage profond soit sans risques – ce qui reste à confirmer – tout en respectant le principe de précaution, le recours aux camions, pipes, ou méga-aspirateurs serait à son tour un générateur majeur de CO<sub>2</sub>. La géo-ingénierie n'est pas la solution miracle, le sujet du CO<sub>2</sub> est un problème systémique qu'on ne peut régler simplement par l'innovation technologique. C'est la recherche de la sobriété énergétique qui doit prévaloir.

La responsabilité ultime revient donc aux choix politiques à déterminer. C'est pourquoi nous demandons l'organisation d'un débat sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Rappelons que, sur le plan national, FNE est membre du Réseau Action Climat qui est très critique sur l'opportunité du captage souterrain de CO<sub>2</sub>.





## LES ARBRES DE PARIS

L'auteur est un passionné de botanique qui a été jardinier à la Ville de Paris et a enseigné à l'école du Breuil.

Le livre, très agréable à lire et richement illustré de dessins et de photographies, nous fait découvrir ou redécouvrir trente-sept arbres emblématiques de Paris et l'histoire de leur plantation, à travers des parcours dans les arrondissements.

Vous y trouverez, bien sûr, le robinier du square Viviani, plus vieil arbre de Paris planté par Jean Robin en 1601, et le ginkgo biloba, «l'arbre aux quarante écus» venu du fond des âges, mais aussi l'arbre de Judée du jardin des Tuilleries, l'étonnant arbre aux pochettes du jardin du Luxembourg ou encore l'oranger des Osages... sans oublier les classiques bouleaux, platanes et charmes.

*Les arbres de Paris, Botanique, histoire, parcours en ville* de Philippe Clayette, Édition Marabout, 192 pages, 21,90€.

## LE PREMIER ATLAS DE LA TRAME VERTE EN ZONE URBAINE DENSE

La faune sauvage est présente dans le milieu urbain. Elle a besoin d'arbres, d'arbustes, de zones herbacées, pour son cycle de vie, c'est-à-dire pour se déplacer, trouver de la nourriture, des gîtes et des partenaires. Or ce milieu est très fragmenté avec de la végétation dispersée parmi le bâti, les routes et les voies ferrées, les fleuves et autres points d'eau, qui sont autant d'obstacles pour la survie et le déplacement des oiseaux, mammifères et insectes. À l'heure où la biodiversité s'effondre, il faut absolument protéger leur habitat existant et trouver les lieux de renaturation pour favoriser leur déplacement afin de matérialiser une vraie trame verte urbaine utilisable par les acteurs de l'aménagement urbain.

C'est l'ambition de ce livre qui affiche un atlas de la trame verte dans le département des Hauts-de-Seine, construit à partir de cartes de végétation à l'arbre près et des profils écologiques de quatre espèces emblématiques du milieu urbain.

*Biodiversité urbaine, Atlas de la trame verte des Hauts-de-Seine* de Thomas Boissonnade, Ladji Touré, Éric Ferréol, Irène Nenner, 114 pages, 25€.

# liaison

Édité par FNE Ile-de-France Association régionale agréée Environnement

Publié avec le concours du conseil régional d'Ile-de-France

Directeur de publication : L. Blanchard

Comité de rédaction : J. Buisson, M. Colin, M. Denis, C. Giobellina, P. Latka, A. Le Manchec, I. Lledo, M. Martin-Dupray, J-P. Moulin, C. Nedelec, I. Nenner, F. Redon, M. Riottot, H. Smit, D. Védy.

Siège social : 2, rue du Dessous-des-Berges 75013 PARIS - 01 45 82 42 34  
ISSN 2431-7888 (imprimé) ISSN 2555-2546 (numérique)

Dépôt légal : Juin 2025

N° Commission Paritaire : 0124 G 81563

Imprimé par Le Réveil de la Marne - 4 rue Henri Dunant, 51200 Epernay  
Imprimé sur papier PEFC

Prix de vente du numéro : 5 euros

DESIGNED BY TAURINE



### DEMANDE D'ABONNEMENT

J'abonne à **Liaison** (4 numéros par an)

Nom-Prénom : .....

Adresse : .....

Tél : .....

Courriel : .....

Ci-joint un chèque de 25 € à FNE Ile-de-France,  
2 rue du dessous des Berges 75013 Paris.