

L'écocitoyen déchaîné

La démocratie ne consiste pas à mettre épisodiquement un bulletin dans une urne, à déléguer les pouvoirs à un ou plusieurs élus puis à se désintéresser, s'abstenir, se taire pendant cinq ans.

Elle est action continue du citoyen non seulement sur les affaires de l'Etat, mais sur celles de la région, de la commune, de la coopérative, de l'association, de la profession....

La démocratie n'est efficace que si elle existe partout et en tout temps.

Pierre Mendès-France

Sommaire

Pour accéder à l'article que vous souhaitez lire, cliquez sur le titre

GPS : Y-A-T-IL UN PILOTE DANS L'AVION ?

AUTOMNE, LA SAISON DES GRANDS ENGAGEMENTS POUR L'AGGLOMERATION ? VOTRE AVENIR SE DESSINERA-T-IL SANS VOUS ?

RISQUES INDUSTRIELS A GRAND PARIS SUD : LOGISTIQUE A TOUT VA !

GRAND PARIS SUD DEVIENT-IL UN SEVESOLAND ?

PRIORITE A LA PRISE D'ALTITUDE (PRISALT) !

DROIT DE SUITE

QUI SOMMES-NOUS ?

GPS : y-a-t-il un pilote dans l'avion ?

Monsieur le Président de l'agglomération Grand Paris Sud,

Nous vous avons réservé ici de la place pour répondre aux questions que nous vous avons posées dans notre Lettre du mois de juin.

Vous n'avez pas saisi cette occasion, il est un peu tard maintenant, monsieur le candidat, devrions-nous écrire, étant donné les péripéties électorales déjà engagées dans la 1^{ère} circonscription de l'Essonne.

Pourtant nos questions sont toujours d'actualité, et nous adressant à tous les membres du Conseil communautaire, aux 24 maires et à tous les élus communaux, nous en ajoutons une autre :

De quoi Grand Paris Sud est-il le nom ? L'Histoire récente nous a regroupé, qu'on le veuille ou non, dans une nouvelle Communauté d'agglomération, dont acte.

Comment doit se conduire cette « communauté » de situation, de décision, d'action, d'avenir ? Les délégations de pouvoirs dont dispose notre agglomération, importantes, permettent de forger un engagement communautaire profond, pour autant qu'il existe une volonté commune.

Cette volonté existe-t-elle ?

Un pilotage communautaire fort, pour le bien des 350 000 habitants de Grand Paris Sud serait une réponse positive.

C'est pourquoi notre vigilance continuera de s'exercer sur tous les sujets qui touchent les habitants, dans un contexte de travail communautaire encore balbutiant.

Automne, la saison des grands engagements pour l'agglomération ? Votre avenir se dessinera-t-il sans vous ?

Le Conseil communautaire de Grand Paris Sud vient de lancer deux procédures d'orientation qui vont déterminer l'avenir de l'agglomération pour de nombreuses années.

Le Plan Climat Air Energie territorial (PCAET)

(Voir L'écocitoyen déchaîné de juin 2018)

Le Conseil communautaire a approuvé le 2 octobre 2018 un livre vert qui doit servir de base à l'élaboration de ce Plan (application sur 6 ans). Il est accessible désormais sur le site internet de Grand Paris Sud et des contributions peuvent y être déposées. Notre collectif associatif GPS Ecocitoyen a rencontré le 10 septembre, P. RIO, Vice-président de la communauté d'agglomération en charge du dossier. Il nous a présenté la méthode et le planning d'élaboration du PCAET, la discussion a donc porté plus sur la forme que sur le fond, nous ne connaissons pas encore le projet de contenu du Plan.

Premier élément d'interrogation, un défaut récurrent dans la méthode de concertation, le diagnostic (ou « profil ») de l'agglomération n'a pas été partagé avec les habitants. Ce diagnostic a été établi uniquement par des cabinets d'étude et par les services de l'agglomération. On nous assure que nous pouvons encore exprimer notre avis sur l'état actuel du sujet, mais l'intervention citoyenne ne peut qu'être marginale sur cette première phase déjà largement bouclée.

Notre collectif se prononcera sur le fond des sujets très lourds (climat, air, énergie) supervisés par ce Plan, mais lors de notre rencontre, nous avons déjà insisté sur deux points sensibles pour la réussite de la démarche :

- ✚ Il faut prendre le temps de la concertation la plus large au plus près des habitants, ne pas confondre vitesse et précipitation sous le prétexte de coïncider avec le calendrier électoral...
Deux conférences territoriales sont prévues en novembre 2018, ouvertes seulement aux institutionnels et professionnels, une consultation du public est ouverte sur le site de l'agglomération du 10 octobre au 10 décembre 2018. Un Plan d'action sera élaboré puis soumis au vote en Conseil communautaire au 1er trimestre 2019.
- ✚ Concernant un sujet aussi vital pour la lutte contre le dérèglement climatique (cf. dernier rapport du Giec), si l'on veut sensibiliser la population et lui permettre d'être vraiment impliquée, le rythme ne peut être aussi expéditif.
- ✚ La gouvernance du PCAET est le deuxième point sensible de la méthode : la responsabilité de l'agglomération dans la mise en œuvre de son Plan Climat est engagée, dans la mesure de ses propres domaines de compétences. Au-delà, les 24 communes sont libres d'agir à leur guise. Certaines ont déjà développé des actions locales de développement durable depuis plusieurs années comme les agendas 21, d'autres beaucoup moins, voire pas du tout. Le Plan Climat peut même servir de substitut voire d'alibi pour des communes peu pressées d'engager une vraie politique de développement durable au niveau communal. C'est donc l'articulation entre les objectifs et le déploiement du Plan Climat de l'agglomération d'une part, et les programmes communaux de l'autre qui est posée, mais non résolue, en l'attente d'une volonté politique commune qui reste à démontrer. Un premier pas serait par exemple que chaque Conseil municipal débatte du Plan Climat de l'agglomération et établisse le lien avec ses propres domaines de compétence sur le sujet.

On peut imaginer que les élus sont des citoyens conscients des enjeux climatiques et de leurs responsabilités au niveau communal.

Le prochain numéro de l'Ecocitoyen déchaîné traitera en détail du fond du sujet.

Nous engageons vivement les habitants des communes de Grand Paris Sud à prendre connaissance des documents du Plan Climat Territorial présentés sur le site de l'agglomération et à exprimer leur avis, mais aussi à interpeller leurs élus municipaux sur l'engagement de leur commune à ce propos.

Alors après le Grand Paris Express, le PCAET Express ?

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)

Il s'agit d'un document de cadrage au niveau de l'agglomération (durée 15 ans), concernant l'urbanisme (censé couvrir les Plans locaux d'urbanisme de chaque commune) mais aussi les mobilités, le numérique, le développement économique, etc.

Le conseil communautaire de Grand Paris Sud a ouvert la procédure du SCOT en décembre 2017.

Trois phases sont prévues :

- ✚ Le rapport de présentation, comportant un diagnostic et les enjeux (échéance : automne 2018) ;
- ✚ Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), (échéance : février 2019) ;
- ✚ Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) à caractère prescriptif (échéance : octobre 2019).

La version finale du SCOT devrait être adoptée mi-2020 par le Conseil communautaire, après les contrôles administratifs et l'enquête publique.

La question se pose de savoir par qui sera porté ce SCOT, puisque le Conseil communautaire de l'agglomération sera renouvelé au moment des élections municipales la même année...

C'est donc un processus d'élaboration plus long que le PCAET.

Notre collectif associatif GPS Ecocitoyen a rencontré le 18 septembre S. RAFFALI, Vice-président de l'agglomération en charge du SCOT. Celui-ci nous a exprimé sa volonté de prendre du temps pour son élaboration.

Nous avons demandé que ce temps soit mis à profit pour y associer le plus possible la population, dès la première phase de diagnostic, ce qui n'est pas le cas.

Des réunions d'information et une plate-forme d'expression Internet sont annoncées, sans plus de précisions pour l'instant.

A noter que l'ex-agglomération de Sénart s'était déjà livrée à cet exercice, jusqu'à son adoption, le processus étant interrompu par la fusion ayant donné naissance à l'agglomération Grand Paris Sud.

Notre collectif GPSE sera très attentif à l'élaboration de ce Schéma de Cohérence Territorial, qui porte bien son nom, tant il est utile de mener la réflexion, fixer un cadre et engager les actions pour rendre plus cohérent le territoire très hétérogène de notre nouvelle agglomération Grand Paris Sud.

L'article L.1211 du Code de l'Urbanisme stipule que les SCoT, les PLU et les cartes communales « *déterminent les conditions permettant d'assurer* » notamment « *la réduction des émissions des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, [...] la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature...* »

Le projet de territoire, les objectifs à atteindre sont définis dans le SCOT :

- ✚ Enjeux et objectifs principaux dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- ✚ Règles dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

Donc le SCoT impose des actions sur le territoire physique, le PCAET décline les actions par acteur.

Il serait intéressant que la cohérence globale des démarches soit présentée et expliquée.

Il s'agit de la vie quotidienne des habitant(e)s de Grand Paris Sud ! CHICHE !

Risques industriels à Grand Paris Sud : logistique à tout va ! Grand Paris Sud devient-il un Sevesoland ?



Le regroupement de 24 communes de l'Essonne et de la Seine-et-Marne dans l'agglomération Grand Paris Sud offre un échantillon très large de la variété et de l'intensité des risques engendrés par l'activité industrielle et logistique. Parmi les plus dangereux, on dénombre 4 sites Seveso haut et 5 sites Seveso bas sans compter les sites de moindre importance, non classés Seveso, mais qui peuvent constituer un danger.

Entreprise	Commune	Activité	Risque
	SEVESO SEUIL HAUT		
Air Liquide	Moissy-Cramayel	Industrie chimique	Explosion incendie
Kuehne-Nagel	Cesson	Entrepôt	Incendie toxique
CIM	Grigny	Hydrocarbures	Explosion incendie
Antargaz	Ris-Orangis	Gaz liquéfié	Explosion incendie
	SEVESO SEUIL BAS		
Dentressangle/ XPO	Savigny-le- Temple/Cesson	Entrepôt	Explosion incendie
Gerilogistic	Moissy-Cramayel	Entrepôt	
Prologis Les Chevrons Bât. DC2	Moissy-Cramayel	Entrepôt	Explosion incendie
UNIVAR	Lieusaint	Entrepôt de substances toxiques	Explosion toxique
Altis	Corbeil-Essonnes	Composants électroniques	toxique

SEVESO, quèsaco ?

La réglementation ICPE (Installation Classées pour la Protection de l'Environnement)

L'ensemble des établissements industriels astreint à autorisation est soumis à une étude:

- d'impact, imposée à l'industriel afin de réduire au maximum les nuisances causées par le fonctionnement normal de son installation,
- de dangers où l'industriel identifie de façon précise les accidents les plus dangereux pouvant survenir dans son établissement et leurs conséquences; cette étude conduit l'industriel à prendre des mesures de prévention nécessaires et à identifier les risques résiduels.

Pour les établissements SEVESO seuil bas :

- l'industriel doit mettre en œuvre une politique de Prévention des Accidents Majeurs (PPAM).

Pour les établissements SEVESO Avec Servitudes (AS) (seuil haut), des dispositions supplémentaires sont imposées :

- Mise à jour de l'étude de danger tous les 5 ans,
- Elaboration de plans d'urgence : Plan d'Opération Interne (POI) élaboré par l'industriel et Plan Particulier d'Intervention (PPI) élaboré par le préfet, en cas d'accident dépassant les limites du site (alerte à la population, organisation des secours, confinement ou évacuation éventuels).
- Organisation formalisée de la sécurité intégrant le retour d'expérience,
- Information de la population à l'aide de plaquettes ou tout autre moyen approprié,
- Maîtrise de l'urbanisation autour du site avec la détermination de périmètres de risque devant être repris dans un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

Les Commissions de Suivi de Sites (CSS)

Le rôle des Commissions de Suivi de Sites (CSS) est d'informer le public des problèmes posés par la gestion des déchets en ce qui concerne la santé humaine et l'environnement et par les risques technologiques générés par les établissements classés « AS » (autorisation avec servitudes). Les CSS sont installés par le préfet. Ils comprennent 5 collèges : administration préfectorale, collectivités locales, exploitants, salariés des sites, riverains. Les CSS sont associés tout au long de l'élaboration des PPRT.

L'Inspection des sites classés

C'est un corps d'inspection de l'administration sous la tutelle du Ministère de l'environnement (DRIEE), chargé de l'instruction des demandes d'autorisation d'exploiter présentées par les exploitants, avant décision du préfet.

Il est aussi chargé aussi du contrôle des règles de fonctionnement des installations classées pour la protection de l'environnement, par des visites inopinées ou non pouvant conduire à des mises en demeure.

Le Maire

Enfin le maire doit :

- réaliser un document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM) ;
- procéder à l'affichage du risque afin d'informer ses administrés des risques auxquels ils peuvent être soumis ;
- leur présenter surtout les consignes de sauvegarde à appliquer en cas d'accident majeur.

Grand Paris Sud = SEVESOLAND ?



Sénart, le royaume de la logistique XXL

Dans la partie sénartaise du territoire, hormis le site industriel Air Liquide de Moissy-Cramayel, surveillé comme le lait sur le feu, c'est surtout la prolifération des sites logistiques qui prévaut.

Certains sont classés Seveso haut comme l'entrepôt Kuehne-Nagel de Savigny-le-Temple (autorisation pour stocker jusqu'à 3000 tonnes de produits chlorés, en conditionnement domestique sur palettes). Tous les entrepôts récents sont construits aux normes Seveso (murs et portes coupe-feu) et sont en mesure d'accueillir des activités classées Seveso si les exploitants le demandent et avec l'autorisation du préfet.

L'ex agglomération de Sénart et ses communes ont grand ouvert la porte à la logistique XXL sur le parc A5 (entre la Francilienne et autoroute A5). Plusieurs centaines d'hectares d'anciennes terres agricoles ont ainsi été artificialisées et dédiées à la réception des norias quotidiennes de poids lourds venant de l'Europe entière. D'après les données fournies par les exploitants eux-mêmes, au moins 500 000 camions par an à Sénart ! On ne dispose pas de données cumulées officielles, mais en extrapolant à l'ensemble de la nouvelle agglomération GPS, on dépasse certainement le million...Les files ininterrompues de camions qui engorgent la Francilienne en sont le résultat.

Aucune étude globale de l'impact de ce trafic sur la qualité de l'air n'a été réalisée par les autorités. Les associations environnementales de Sénart ont demandé un moratoire de la logistique XXL tant que cette étude n'aurait pas été menée, sans succès pour l'instant. Le député de la circonscription de Sénart s'est engagé à œuvrer en faveur de la création d'un Observatoire la logistique, mais son accouchement est très laborieux.

Antargaz : qui doit déménager, les riverains ou l'industriel ?

Dans la partie essonniennne, le gros problème se situe sur les communes de Grigny (CIM, dépôt pétrolier) et Ris-Orangis (Antargaz), deux sites proches, au bord de la Seine, très vastes et très dangereux. Après de longues tergiversations, le préfet de l'Essonne a approuvé en juin dernier le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) autour des deux sites classés Seveso seuil haut, qui prévoit l'expropriation d'entreprises diverses trop proches de ces derniers. Cela malgré l'opposition des communes de Grigny et Ris-Orangis et des riverains, qui auraient préféré obtenir le déménagement des deux sites Seveso en cause. Aux dernières nouvelles, le préfet, sans remettre en cause son PPRT, aurait pris contact avec Total, maison mère d'Antargaz, pour étudier l'hypothèse

d'un déménagement... Allez comprendre ! On peut se demander à quoi a servi la phase de concertation très longue qui a précédé l'approbation de ce PPRT.

Au final, on s'aperçoit que les riverains sont la variable d'ajustement des mesures de prévention des risques industriels.

Tout se joue entre la préfecture (inspections des installations classées) et les exploitants, la balance penchant systématiquement en leur faveur car les pouvoirs publics se révèlent incapables d'obliger les industriels à réduire le risque à la source, comme le demandent les associations.

Quant aux élus des communes concernées, faute de réactivité ou de prise de conscience de l'ampleur des risques engendrés, ils interviennent souvent trop tard pour pouvoir modifier le rapport de force.

L'argument de la création d'emplois est brandi par les aménageurs et les élus pour se féliciter de ces implantations d'activités. Mais le bilan net des créations d'emplois pérennes est faible : peu de CDI, un volant très important d'intérimaires en fonction des pics saisonniers d'activité, la prolifération des sites logistiques à même asséché le vivier des candidats, les exploitants ont souvent des difficultés à recruter sur des postes aux conditions de travail pénibles. De plus, la logistique est une activité « hors sol » très instable.

Souvent les clients des exploitants s'en vont parce qu'ils ont trouvé de meilleures conditions ailleurs, c'est le cas de l'entrepôt Kuhene-Nagel à Savigny-le-Temple, qui, ayant perdu son client principal Henkel, a dû mettre en vente son site et reclasser les salariés.

Ou alors, on déshabille Pierre pour habiller Paul, comme dans le cas de la plate-forme UPS, transférée de Moissy-Cramayel à Corbeil.

La vigilance des associations locales et des riverains doit être constante et leur action forte, au moment des enquêtes publiques ou au sein des commissions de suivi des sites Seveso, pour éviter les nombreuses dérives constatées actuellement sur tout le territoire de Grand Paris Sud.

Les risques industriels sont un élément majeur de la nouvelle agglomération et doivent être traités comme tels.

L'enjeu principal consiste à tenter d'inverser la tendance qui a conduit jusqu'à présent l'agglomération à être une terre d'accueil sans limite de sites Seveso.

Notre collectif Grand Paris Sud Ecocitoyen saisira l'opportunité de l'élaboration du prochain Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération pour demander l'intégration de cette problématique dans les documents d'orientation et dans les prescriptions.

Les élus doivent sur ce sujet assumer leur responsabilité.

Priorité à la PRISe d'ALTitude (PRISALT) !

Source : prisalt.wordpress.com

Prisalt est une procédure d'envol des avions d'Orly face à l'Est augmentant nettement les altitudes de survol pour les décollages et les atterrissages

Contexte

En mars dernier les Assises Nationale du Transport Aérien ont été lancées par Elizabeth Borne, ministre chargée des transports. Elles étaient chargées de mesurer la « performance collective » du transport aérien, c'est-à-dire :

- les performances économique, environnementale, sociale ;
- le service rendu aux passagers et au territoire.

Dans le volet environnemental, la procédure PRISALT, notamment, a été débattue. Étudions-la !

Constat

Les habitants de nombreuses communes du Val-d'Yerres et du Val-de-Seine sont gênés depuis de nombreuses années par les avions décollant ou atterrissant d'Orly face à l'Est et survolant leurs maisons à des altitudes réduites.

Pourquoi de telles nuisances ?

Pour les avions au décollage, face à l'Est :

- Les trajectoires et limites réglementaires de vitesse sont rarement respectées ;
- Les contrôleurs aériens accordent souvent des « directes », alors que l'avion se trouve encore à basse altitude (3 à 4000 pieds soit environ 1000 m).
- En conséquence :
 - ✓ Le pilote réduit son taux de montée et privilégie la prise de vitesse ;
 - ✓ L'avion survole alors les habitations à des altitudes trop basses, générant des nuisances – bruit et pollution – pour les riverains.

Pour les avions à l'atterrissage, en provenance du Sud et de l'Est :

- Les trajectoires d'approche se situent toujours en-dessous des trajectoires d'envol ;
- Les altitudes à l'envol étant trop basses, les avions à l'approche doivent fortement réduire leur altitude, et ne peuvent pratiquer la « descente continue » (à régime moteur réduit) recommandée par le Grenelle de l'Environnement.
- Les avions sont contraints avant d'atteindre l'aéroport de marquer des paliers et pour cela d'augmenter le régime moteur à basse altitude (de l'ordre de 3-4000 pieds soit env.1000 m), générant des nuisances sonores importantes pour les habitants survolés.

La solution « PRISALT »

Formulée par l'ancien pilote de ligne et expert aéronautique Jean Serrat, elle vise à renverser l'ordre des priorités d'envol en privilégiant la Prise d'Altitude à la prise de vitesse. (Ce qui se pratique déjà de façon contraignante sur de nombreux aéroports du monde entier).

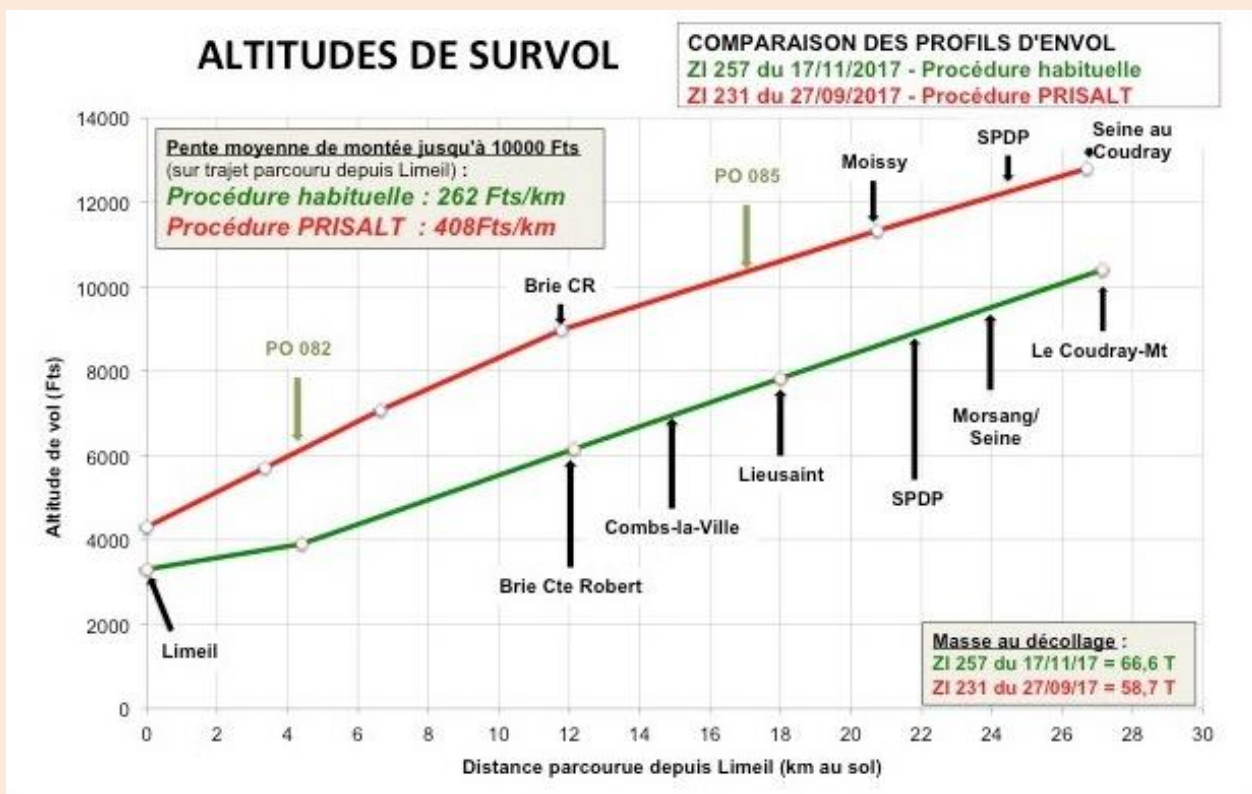
Cette solution est soutenue par de nombreux élus qui ont signés les courriers adressés au Président de la République et qui soutiennent le projet «PRISALT»

La procédure d'envol PRISALT peut être résumée comme suit :

- Limiter réglementairement la vitesse de l'avion jusqu'à un plafond de 10000 pieds (environ 3000 m) : cela favorise la prise d'altitude, sans changer le régime des réacteurs.
- Interdire toutes « directes » par le contrôle aérien en-dessous de ce plafond, sauf impératif de sécurité.
- Inciter à l'octroi de « directes » à partir du plafond, afin de disperser les trajectoires en moyenne altitude et éviter la concentration des vols sur des zones « sacrifiées ».

Des tests en situation réelle

Avec l'aval de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et la collaboration de compagnies aériennes, plusieurs essais de décollage PRISALT en réel ont permis de comparer des profils d'envol similaires (mêmes avions, masses comparables au décollage ...) entre la procédure PRISALT et la procédure habituelle : ci-dessous un graphique comparatif pour des A320



On constate que par rapport à la procédure habituelle, avec la procédure PRISALT :

- les avions peuvent gagner plus rapidement de l'altitude dès la phase initiale ;

- le gain d'altitude constaté est très significatif : de l'ordre de 2000 à 3000 pieds (600 à 900 m) selon les cas, au-dessus de Brie-Comte-Robert et Combs-la Ville, ce gain pouvant encore augmenter au-delà sur le parcours d'envol.

Avantages pour les décollages

- Une réduction plus rapide du bruit ressenti au sol et donc des nuisances sonores ;
- Une moindre pollution de l'air par :
 - ✓ une diminution de la consommation de carburant (liée à la décroissance de densité de l'air avec l'altitude) ;
 - ✓ une meilleure dispersion des gaz de combustion en altitude.
- Une économie de carburant pour les compagnies aériennes

Avantages pour les atterrissages

En favorisant un net gain d'altitude au décollage, la procédure PRISALT permet aux avions qui atterrissent de rester « plus haut, plus longtemps » et favorise la procédure de « descente continue » à régime moteur réduit. D'où une réduction significative des nuisances sonores et pollutions sur le Sud-Essonne.

Une procédure généralisable

Les nuisances aériennes ne se limitant pas à l'aéroport d'Orly, la procédure PRISALT, simple et efficace, devrait même pouvoir être généralisée à l'ensemble des aéroports du territoire français.

Les assises du transport aérien (mars à septembre 2018) n'ont pas à ce jour abouties.

Le ministère des transports a écrit au député de la 2ème circonscription de l'Essonne, dans un courrier daté du 21 août que la proposition *« d'étudier les conditions d'une modification des méthodes de pilotage pour favoriser le gain d'altitude lors des départs est un objectif d'étude à court terme... (et que) les services de la navigation aérienne travaillent actuellement sur le dossier avec Airbus, et des compagnies aériennes majeures opérant à Orly seront également associées. Les premiers résultats de l'étude PRISALT + sont attendus début septembre »*.

Toujours pas de réponse officielle à l'heure où nous publions. Mais, comme cela a été annoncé le 22 octobre dernier à la tribune du colloque VILLE & AEROPORT 2018, il semble bien, à la suite d'une réunion orageuse au Ministère (DGAC), que ce dernier soit bien décidé à tout faire pour enterrer « PRISALT ».

Si cela était confirmé on serait malheureusement dans la continuité des arbitrages constamment observés en faveur de la croissance du trafic. Et tant pis si nuisances et pollutions s'aggravent !

Grand Paris Sud Eco Citoyen :

- ✚ **dit non aux nuisances aériennes (bruit, pollution de l'air) ;**
- ✚ **rappelle que les émissions des avions contribuent à l'augmentation de l'effet de serre et donc au réchauffement climatique.**

Droit de suite

Le bois de Bréviande (Vert-Saint-Denis) toujours !

Les Foulées de la Forêt de Bréviande sont retenues pour le challenge Grand Paris Sud de course à pied ! Bravo ! Mais jusqu'à quand ?

Alors que des associations se sont engagées, le silence de la Communauté d'Agglomération sur sa sauvegarde est assourdissant !

« Qui ne dit mot consent »

Qui sommes-nous ?

Un collectif associatif, indépendant, ouvert à toutes associations agissant sur ce territoire et partageant nos objectifs (présentés dans la lettre n°1).

Les associations membres du collectif Grand Paris Sud Eco citoyen

ADE (Association de Défense de l'Environnement de Sénart et environs), ARNASSEN (Association pour la reconnaissance de Noisement...), C-E-E (Corbeil-Essonnes-Environnement), DDNA (Développement durable Notre avenir), EVRY Sud, EVRY Village, SEE (Soisy-Etiolles- Environnement)

Contact : gpsecocitoyen@gmail.com

<https://www.facebook.com/GPSE.idf/>