



Mai 2013 : Enquête publique SDRIF

Avis du Groupe Europe Ecologie Les Verts

Argenteuil-Bezons

Notre résumé :

Les grands objectifs du projet de SDRIF à l'horizon 2030, sont la création de 70 000 logements et de 28 000 emplois. Nous trouvons ces priorités positives, mais nous estimons que le document manque d'ambition sur des sujets, à notre avis, essentiels :

- le rattrapage du déséquilibre entre territoires en matière d'emplois, d'attractivité et de justice environnementale (pollution de l'air, bruit, manque d'espaces verts). Le document Evaluation Environnementale relève de grands problèmes sans malheureusement apporter de perspectives concrètes pour les résoudre. Les émissions de CO₂, les pollutions de l'air par les micro particules, du sol par les métaux lourds, de l'eau par les pesticides ont maintenant été suffisamment étudiées pour que des actions énergiques soient réellement entreprises ;
- la protection stricte des espaces agricoles et leur mise en valeur ;
- la nécessité de rendre obligatoires l'application de certaines décisions ou d'aménagements d'intérêt régional ;
- la volonté de réduire le nombre de documents de planification : le plan de déplacement urbain devrait être inclus dans le SDRIF ce qui permettrait de faire apparaître très clairement que la lutte contre les changements climatiques passe par une forte volonté d'agir conjointement sur le bâti et les transports (voir à ce sujet le schéma transports des déchets évoqués page 150 dans le document Evaluation Environnementale). En ce qui concerne la pollution de l'air, le SRCAE et le PPA devraient aussi être associés aux travaux de planification. En multipliant les documents, les pistes d'actions sont brouillées et ce flou interdit d'avoir une vision synthétique du projet. Dans ces conditions, il sera sans doute encore plus difficile aux élus de prendre les décisions qui s'imposent surtout dans un contexte où les intercommunalités, la région, qui sont pour nous les échelles les plus pertinentes, n'ont pas suffisamment de lisibilité pour nos concitoyens ;
- l'analyse et les projets concernant l'agglomération Argenteuil-Bezons. nous apparaissent sommaires. Rappelons qu'Argenteuil est la plus grande ville populaire d'Ile de France (Paris et Boulogne ne peuvent prétendre à ce qualificatif). Son nom résonne dans les grands musées internationaux grâce à Monet et aux impressionnistes, qui ont si superbement peint ses berges de Seine. Celles-ci doivent être réhabilitées sans tarder en faisant disparaître cette sinistre rocade autoroutière qui prive les habitants de l'accès au fleuve. Pourquoi cette très grande ville ne se verrait-elle pas proposer une grande infrastructure culturelle (rêvons un peu : Orsay à Argenteuil ?). Hélas, aucune n'est prévue (voir carte page 143 du DPSRO). La culture décentralisée donne pourtant de l'attractivité et crée des nouveaux lieux de destination (Louvre à Lens, Pompidou à Metz, etc.). La culture nous semble d'ailleurs la grande oubliée du SDRIF, alors qu'au moins les lieux emblématiques (hors Paris) pourraient être mis en valeur et leur accès, pour petit budget et sans voiture, rendus facile. Par exemple, pour accéder au Château de Chantilly à partir de la gare, il faut 25 minutes de marche et aucun bus n'est indiqué le dimanche ! Enfin, Argenteuil dispose aussi d'un autre atout de taille : sa plaine agricole, en capacité d'accueillir de nombreux maraîchers qui pourraient fournir à la population, localement et régionalement, des produits de qualité, bio notamment.

1- Fascicule de présentation

Déplacements

- « des mobilités accrues et choisies » (page 11). Cette expression nous interpelle : ces mobilités, sont elles vraiment choisies ? par qui et pourquoi ? Nous considérons que beaucoup de déplacements sont imposés par un urbanisme qui a privilégié ici les emplois, là les logements.
- « importance des rocades » : nous sommes d'accord mais on voit mal la volonté de faire évoluer le réseau en étoile vers un réseau de rocade de banlieue à banlieue. Ceci permettrait pourtant de limiter le nombre d'automobilistes seuls dans leur véhicule sur ces trajets. Le métro du « Grand Paris » est globalement très proche

de la capitale et ne jouera pas ce rôle de rocade banlieue-banlieue. Les projets routiers de notre secteur (BIP, A104) sont « d'un autre âge » alors que la tangentielle Nord, si pertinente, est sans cesse reportée (beaucoup d'infrastructures, voies ferrées notamment existent pourtant déjà). Elle est essentielle pour désenclaver ces territoires du Nord Ouest et il faut cesser de considérer que la banlieue doit être desservie en majorité par les gares parisiennes largement sous dimensionnées.

- « importance des liaisons vertes utilitaires ». Les jeunes gens sont prêts à faire plusieurs kilomètres en vélo pour se rendre au travail, au lycée ou à l'université (voir le succès des vélib'). Il est indispensable de multiplier les parcours continus le long des fleuves, canaux qui sont des itinéraires naturels (d'ailleurs très utilisés avec raison par le passé), afin qu'ils soient empruntés de nouveau au quotidien. Il faut, en complément inciter les entreprises, les collectivités, lieux d'enseignement, etc. à mettre à disposition des espaces de rangement des vélos sûrs et abrités ainsi que des vestiaires.

- le concept de « boulevard métropolitain » aux multiples fonctions (page 14) : il est utile à condition qu'il intègre une réglementation qui rende effectif « l'apaisement urbain ». Entre Argenteuil et Bezons, la D311 est indiquée comme futur boulevard métropolitain, c'est pour l'instant une rocade rapide à deux fois deux voies, infranchissable et interdite aux cyclistes, et donc de fait aux piétons. Nous demandons que la définition de bd métropolitain soit précisée : son aménagement doit prévoir une seule voie de circulation par sens, de nombreuses possibilités de carrefours avec traversées piétonnes afin de faciliter l'accès aux bords du fleuve et la limitation voire l'interdiction des camions. En complément, nous proposons que le bus à haut niveau service (BHNS) soit le bus 272 actuel. En lien avec le bus 6, ces TC faciliteraient l'accès d'un maximum d'habitants à la gare et au terminus du tramway. Ces bus passent au cœur des villes : ils ont donc de bons itinéraires mais ils sont très retardés car englués dans la circulation, notamment aux carrefours : l'installation de priorités aux feux, comme pour les tramways sont indispensables. Comme le dit un habitant d'Argenteuil, utilisateur du 272 : « mon intérêt n'est pas d'avoir à marcher longuement pour prendre un bus qui me permettra d'avoir, par la fenêtre une belle vue sur la Seine, mais de me déplacer facilement et sans fatigue, sans ma voiture ».

Logement

- « encourager la densification » (page 13) : nous comprenons que ce sujet fasse débat car il manque un état des lieux. En effet, la question de la grande inégalité actuelle entre les territoires d'IDF est posée lorsqu'on compare par exemple, La Courneuve et Le Vésinet. Nous devons être économe de l'espace privé et généreux de l'espace public, qui profite gratuitement à tout le monde. Pour que les gens vivent mieux, chaque zone « compactée » doit être bordée de larges zones dégagées, aérées. En complément, il faut développer une pédagogie permettant que ces grands espaces soient aménagés avec le concours et le soutien des habitants afin qu'ils soient partie prenante et participent à la bonne gestion de ces lieux.

Des territoires, dont celui d'Argenteuil – Bezons sont identifiés comme « d'intérêt métropolitains » il manque un descriptif sur le fonctionnement attendu de ces territoires.

- « promouvoir solidarité et équité » (page 15). C'est bien de l'écrire, mais le non respect des lois, comme la loi SRU qui impose un quota de logements sociaux dans les villes, a eu un très mauvais effet (pas de rééquilibrage ou trop peu). La « répartition plus équitable des grands équipements » est louable, mais c'est un vœu pieu car beaucoup sont déjà implantés et concrètement il est difficile de voir comment ils pourraient être déplacés. Il est indispensable de donner quelques informations concrètes, car ce sont dans les zones de cumul d'inégalités qu'il faut que l'action publique soit la plus vigoureuse. Elle doit compléter l'action des associations sur le terrain afin d'encourager la solidarité entre les habitants à tous les niveaux. Exemple : le lien intergénérationnel.

Beaucoup de villes d'Ile de France sont d'anciens villages victimes d'un urbanisme effréné qui leur a fait perdre leur identité historique. Les populations n'ont plus de repères à l'intérieur de la ville, ils ne ressentent pas l'appartenance à une collectivité. Des centres de vie doivent être recréés, accessibles et agréables à fréquenter à pied afin que les gens se rencontrent.

- Solidarité et Equité. Réconcilier la nature en ville est une bonne idée si effectivement elle est couplée avec la volonté de fournir une offre de mobilité alternative à la voiture. Ce n'est pas le cas dans le Val d'Oise puisque le projet BIP (boulevard intercommunal du Parisis) est encore indiqué.

Economie dite « écologique et sociale »

La protection des espaces agricoles arrive bien tard. La valorisation des terres agricoles est reléguée dans le thème des « espaces verts ». Or, il faut un plan d'action complémentaire au SDRIF sur ce sujet essentiel. Nous proposons qu'au regard des difficultés économiques de beaucoup de nos concitoyens franciliens, le SDRIF prévoie de réserver de vastes zones réservées au maraîchage (activité économique) et au jardinage familial (complément de ressources et d'agrément).

La volonté de limiter les activités de l'Ile de France au tertiaire (page 15) est de fait critiquable, quand on voit le nombre de bureaux vides. Nous pensons que des activités de production sont utiles à l'Ile de France (agriculture, agro-alimentaire, transformation de bois, etc.) et la pérennisation d'une agriculture rentable correspond aux préconisations du paragraphe précédent : « réconcilier la nature et la ville ». Entre 1990 et 2008, l'Ile de France a perdu 1900 ha par an de terres agricoles : le processus est-il stoppé ? Les circuits courts pratiqués par 18% des agriculteurs font la preuve que la formule est rentable et mériterait d'être encouragée notamment par la création d'équipements de transformation. Dans le document Evaluation Environnementale (page 108), il est dit que 40% de la farine consommée est transformée localement, et que 25% des légumes le sont aussi (p.106). Ces pourcentages pourraient être augmentés.

Il est très choquant de voir comment l'argent est gâché : démolitions d'entrepôts après seulement quelques années de fonctionnement quand d'autres sont laissés à l'abandon ; construction de bureaux qui restent vides depuis leur construction, par exemple dans notre secteur, l'ensemble de bureaux vitrés et ses grands parkings situés le long des voies ferrées à Colombes. Commercialisés par DTZ, ces bureaux n'ont aucune activité depuis au moins 5 ans. Nous préconisons que les zones d'activités existantes fassent l'objet d'une évaluation et que de nouvelles zones ne soient créées que lorsque d'autres à proximité ne remplissent pas les conditions d'accueil.

La communication (surtout dans les médias nationaux) ne valorise pas assez l'activité économique des territoires auprès des habitants. Cette valorisation doit être menée efficacement : s'il faut appliquer avec sérieux et esprit de responsabilité les lois de protection de l'environnement, celles-ci ne doivent pas être perçues comme un frein au développement de l'activité économique dans nos villes, notamment pour les PME auxquelles on doit pouvoir proposer des accès facilités, des partenariats, etc.

2 - Carte de destination générale des différentes parties du territoire

C'est une carte essentielle car elle donne une vision concrète du schéma. Nous trouvons étonnant qu'il y ait beaucoup d'urbanisation prévue à Nanterre et Gennevilliers qui nous semblent déjà assez denses mais peut-être y a-t-il beaucoup de zones en friche.

Concernant la zone Argenteuil Bezons :

- la liaison verte entre la Seine et la butte du Parisien est peu décrite sur le site de la ville d'Argenteuil, mais elle n'a pas encore de réalité tangible. Elle s'interrompt dans Cormeilles, or, il faudrait qu'elle rejoigne la Seine de l'autre côté de la boucle.
- question : quelle est la destination de la zone entourée de blanc ?
- notre secteur est considéré comme à fort potentiel d'urbanisation avec 6 « pastilles » d'urbanisation pour Argenteuil le long de la Seine et au Val d'Argent : ce projet nous semble irréaliste au regard de la densité actuelle et en tenant compte de la volonté de préserver la plaine en vue de la rendre en priorité à l'agriculture. Bezons est couvert de pastilles, avec une « étoile » d'espace vert. Quel est cet espace, alors que le seul grand parc de la ville, le parc Bettencourt, est à notre connaissance, menacé de destruction ? Un ratio de 1m² d'espace vert par habitant est indiqué dans le SDRIF : à combien en sommes-nous à Bezons ? La base de loisirs, en projet, ne peut suffire à combler le manque.
- les deux « étoiles » espaces verts et de loisirs d'Argenteuil que nous pensons être les buttes d'Orgemont et des Chataigniers sont indiquées. Ces deux buttes semblent confinées à une vocation d'agrément. Pour nous, il est essentiel de développer la biodiversité dans ces deux vastes espaces de nature «de tous les jours» qui sont des carrières de gypse comblées et réaménagées de façon paysagère par l'Agence des Espaces Verts (AEV). La zone de la plaine ne fait l'objet d'aucun aménagement actuellement, et ne semble pas affirmée sur le plan comme de «nature agricole». Nous proposons que cette destination soit clairement indiquée et que cette zone agricole soit reliée à «la liaison verte» indiquée sur le plan. Le caractère utile à la biodiversité doit aussi être

clairement indiqué. L'agriculture biologique est communément reconnue comme contribuant de manière très positive à cet objectif. Nous proposons donc que ces trois espaces (les deux buttes et la plaine agricole d'Argenteuil), bien que situés en zone dense, soient liés entre eux et affirmés comme utiles à la préservation de la nature (corridors de biodiversité, etc). L'exemple très positif du parc de La Courneuve, classé zone Natura 2000, montre que l'ambition politique concernant ces sablières comblées et ex décharges a eu un effet très positif dans la «reconquête» de la nature dans le département de la Seine Saint Denis.

3 - Fascicule : Vision régionale

- « faire une application de ce corpus normatif ... dans le respect des cartes indicatives » (page 19). Tant qu'il n'y aura pas une volonté partagée, les choses ne bougeront pas. Nous souhaitons que certains sujets du SDRIF, comme dans le PDU d'ailleurs, aient un caractère prescriptif qui aura été négocié. Sinon, il est bien difficile de comprendre par quel moyen le SDRIF aura une autorité sur les PLU des villes.

- « Mobilité accrue et choisie » : nous proposons que la Tangentielle Nord qui coupe 9 lignes de transports en commun soit privilégiée par rapport au métro automatique de Paris métropole. Elle rend attractive des villes périphériques et les lie fonctionnellement entre elles, ce qui aujourd'hui n'est pas le cas.

Le vélo apparaît dans les publicités d'opérations immobilières et dans l'iconographie du SDRIF (page 26), mais sa place reste marginalement traitée. L'automobile reste prépondérante dans la tête des aménageurs ! On reproche même aux associations d'être insistantes alors que les promoteurs d'aménagements routiers bénéficient eux d'une oreille attentive : pourtant les créations de ronds points, places de stationnement, souterrains, rocade, sont très coûteuses. Il est impératif d'avoir des ambitions politiques pour élaborer un plan régional vélo adapté à la taille de l'Ile de France (espaces de rangement dignes de ce nom dans les immeubles, parcours le long de tous les fleuves et canaux, vestiaires dans tous les bâtiments publics, campagne de publicités santé, etc).

- « Environnement préservé et accueillant » : l'imperméabilisation des sols n'est pas contrée, la protection des espaces agricoles non plus, le compte n'y est pas.

- « l'urbain, les urbanités » (page 34) . Ces termes imprécis, sans références, nous paraissent particulièrement creux ; la « rurbanité » fait peur si on regarde les photos. Elle est la signature d'un échec, celui de rendre attractives les villes organisées. Un sursaut a eu lieu dans les transports et nous le saluons (voir carte p.47). Il est à faire dans l'aménagement avec des orientations rendues obligatoires, sinon les notions de « solidarité et d'équité dans la ville » resteront vagues.

- Nous trouvons positifs les aménagements pour protéger les habitants des nuisances des routes ou des trains (page 56). Néanmoins, elles le seraient beaucoup plus encore si des moyens d'évitement de la nuisance étaient proposés (vitesse limitée à 70 ou 80 km/h), TGV et trains un peu ralentis à proximité des hôpitaux par exemple. Les nuisances des aéroports, avec les milliers d'habitants qui subissent du bruit nuit et jour sont insuffisamment décrites alors que des pastilles d'urbanisation sont prévues dans des zones très bruyantes : qui les habitera ? Le terme « d'acceptabilité » est en vogue : il consiste à rendre acceptable par d'autres personnes une nuisance que celui ou celle qui utilise ce mot refuserait pour lui-même ! Comme l'a dit un riverain de l'aéroport de Roissy : « il y a celui qui prend l'avion souvent et celui qui le subit ? Ce ne sont pas les mêmes ! ». Pour Roissy, nous préconisons une très forte diminution des vols de nuit, un plafonnement des mouvements ; pour Orly, le respect du plafonnement actuel, et pour Le Bourget, une remise en cause de cet aéroport de prestige qui n'est qu'un service de taxis aérien de luxe au service de quelques privilégiés mais dont les nuisances, en pleine ville, ne seraient pas tolérées dans bien d'autres endroits !

- la « création et l'innovation » (page 58) passe par la revitalisation des activités existantes. Le recyclage : où se fait il précisément en Ile de France et quels sont les besoins actuels et pressentis ? Les artisans ont-ils des demandes spécifiques ? Celles-ci ont-elles été étudiées afin qu'une majorité d'entre eux puissent répondre aux besoins d'isolation des milliers de maisons et immeubles anciens d'Ile de France ? L'exemple de densification sur les toits (page 63) donne une vision idyllique mais très éloignée de la réalité. Dans les faits nous pensons qu'un habitant du Vésinet sera sans doute contraint de respecter l'environnement, alors qu'un investisseur à la Courneuve, par exemple, densifiera au maximum.

4 - Fascicule : Défis et projets spatiaux et objectifs (partie concernant Argenteuil-Bezons)

La région a été découpée en 14 « territoires d'intérêt métropolitain »

Chapitre 5-11 : Argenteuil – Bezons. Pourquoi seulement ces quelques lignes pour une agglomération de 130 000 habitants ? Pourquoi un texte aussi creux ? La troisième ville d'Ile de France et la première populaire de la région ne mérite t'elle pas un meilleur traitement ? Argenteuil- Bezons, accolé dans ce découpage au 92, semble apporter une caution « populaire » mais n'être qu'un appendice à un secteur estampillé « secteur d'affaires »

« Le territoire est un secteur à fort enjeux et potentiel de renouvellement urbain ». Notre avis : ce vocabulaire fait craindre des décisions technocratiques : on renouvelle quoi exactement ? On sacrifie quoi surtout ?

« Il permet le développement d'une offre résidentielle en favorisant la réduction des inégalités dans l'accès au logement ». Avec 30% de logements sociaux, nous pensons que la ville remplit largement ses missions surtout au regard des piètres résultats obtenus par nombre de communes proches géographiquement. Un écoquartier est prévu : il se conçoit dans l'intimité avec un promoteur, nous trouvons dommage que ce concept soit devenu si vide. Nous voyons ici de plus en plus d'immeubles se construire : ils utilisent tout l'espace, ne donnent pas une impression de qualité. De plus leur gestion est souvent laissée à l'appréciation des résidents : certains sont-ils les copropriétés dégradées de demain ?

« par ailleurs c'est un territoire de développement et de structuration d'un réseau de parcs d'activités de PME-PMI complémentaire de l'offre tertiaire du territoire de la Boucle permettant la diversification des emplois ». Si les enjeux sont forts, nous pensons utile de décrire des activités à l'étude pour le territoire. Nous préconisons le développement d'emplois de circuits courts (réseaux d'artisans soutenus pour la construction durable), de valorisation agricole, de recyclage et de tri, de soutien aux entreprises du Val d'Argent, d'utilisation de la Seine par les entreprises qui s'installeraient près des berges. La synergie avec Port de Paris situé « en face », de l'autre côté du fleuve est à construire. Car pour l'instant, cet emplacement ne semble pas apporter de bénéfice au territoire : citons en exemple, la seule installation locale, un port à sable associé à une station de concassage, tous deux bien mal tenus. Nous préconisons que Port de Paris s'en occupe enfin et aménage cette partie des berges de la Seine située sur le territoire de la ville.

En résumé, les sujets environnementaux d'Argenteuil et de Bezons apparaissent comme d'intérêt régional pour des villes disposant de 8 km de berges et de vastes espaces « verts », dont une plaine agricole. Celle-ci est adossée aux buttes du Parisien qui font l'objet d'une réhabilitation graduelle efficace mais aussi d'un comblement, imposant un trafic important de gros camions. Les coupures urbaines imposées par l'A15, la D311, la D392, les voies ferrées doivent disparaître ou être atténuées au maximum afin que les habitants constatent l'unité des territoires où ils vivent. Les transports en commun et notamment la tangentielle (dont les voies sont existantes) sont à privilégier et à ne pas différer dans le temps comme il en est question dans les projets du « Grand Paris ». Les liaisons cyclables d'intérêt national (Paris Londres) et celles d'intérêt régional (parcours continus le long de toutes les voies d'eau) doivent apparaître très clairement. A l'échelle d'Argenteuil, de Bezons et des villes accolées, des parcours piétons continus doivent être tracés, des sentes réhabilitées ou à imposer dans les projets immobiliers.

5 - Evaluation environnementale

La carte de la page 136 met bien en évidence la vulnérabilité de la zone d'Argenteuil Bezons. Sans remettre en cause la présence des entreprises situées sur le port de Gennevilliers, nous estimons indispensable le renforcement du zonage permettant une amélioration de l'information de la population concernant les mesures de sûreté à prendre en cas d'accident.

Les enjeux environnementaux, climat, cadre de vie, santé, etc. nous semblent bien choisis et nécessitent un travail de longue haleine. Mais nous émettons ci-dessous quelques fortes réserves :

- les risques liés à la pollution de l'air en raison des particules (N10) sont élevés et nécessitent les actions indiquées dans le document, en particulier la fin du diesel (en priorité dans les services publics et les grandes entreprises). Il est rappelé que 3,6 millions de franciliens sont potentiellement exposés à un air dépassant les valeurs limites réglementaires annuelles de dioxyde d'azote et un million sont potentiellement exposés à un niveau de particules fines (PM10) dépassant elle aussi la norme. Ces sujets sont scandaleusement minimisés.

- les coupures urbaines, il est bien constaté que les infrastructures (routes et trains) sont des coupures urbaines préjudiciables aux gens, à la flore et aux animaux. Nous apprécierions de voir décrites, voire imposées des mesures de correction. La carte « préserver et valoriser » est si peu précise pour Argenteuil et Bezons qu'il est impossible de voir la continuité à engager. Or, l'importance des effets corridors pour la flore et la faune est reconnue.

- les arbres ont une fonction d'agrément et d'utilité (évitement d'îlots de chaleur, entre autres) très bien connus maintenant : le patrimoine existant de toutes les villes devraient rendre prescriptif une gestion durable des arbres avec, comme il est dit page 90, l'importance du « patrimoine à préserver ».

-page 92, le schéma de la biodiversité en 2009 nous semble peu clair ne rend pas compte de ce que les franciliens attentifs à la cause animale constatent : des milliers d'animaux écrasés sur les routes ; mais aussi l'observation d'animaux comme les renards, les fouines, quelques rapaces. Les pratiques de protection restent dispersées et les méthodes de lutte contre la prolifération de rats, pigeons, insectes nuisibles, mal connues et discutables. Nous préconisons que des actions reconnues comme positives fassent l'objet de plans d'actions locaux répertoriés dans le SDRIF et en même temps que des inventaires soient faits dans des zones de « nature ordinaire ». La création de zones de nichage pour les martinets, la stérilisation des chats errants mais aussi l'interdiction des pesticides. Associée à une communication positive sur ces sujets (les protecteurs des animaux et de la faune doivent être soutenus et non raillés ou marginalisés), les activités de protection de l'environnement feraient ainsi partie du « vivre ensemble » appelé de tant de vœux !

- concernant l'eau, les stations d'épuration prévues autour de Paris n'ont pas été réalisées. En comparant les cartes des pages 97 et 99, il apparaît indispensable d'étudier le rééquilibrage nécessaire surtout lorsque l'on constate l'état déplorable de certains cours d'eau indiqués en rouge sur la carte. Le SDRIF devrait inscrire la protection de l'eau des fleuves comme une priorité avec une interdiction des pesticides et une surveillance très accrue des rejets polluants. Page 101, il est indiqué que 300 tonnes par an de métaux lourds sont rejetés dans les cours d'eau d'Ile de France par ruissellement. Page 117 nous estimons qu'il est irréaliste « de considérer que la réduction de la consommation par les usagers suffira à rééquilibrer le traitement des eaux usées dans les zones destinées à être urbanisées en priorité » : les eaux seront plus chargées c'est le risque !

Contribution de : Catherine Théret, Yvon Huiban, Anne Gellé
