

CHAPITRE 5

Histoires d'eau

Lorsqu'on prononce le mot écologie devant un technocrate bon teint, il verdit. Non qu'il soit soudain gagné à ces thèses, mais au contraire parce que ce terme honni et sulfureux signifie que tout va se compliquer. Le beau tracé bétonné qu'on a concocté va être remis en cause sous prétexte qu'il casse tout sur son passage, le magnifique barrage — une véritable œuvre d'art... — qu'on se propose d'édifier va se trouver assailli de critiques pour la seule raison qu'il défigure le paysage, que sais-je encore!

En vérité, estime notre techno, tous ces gens qui défendent le droit des hommes d'exister sans être pollué, de vivre dans un paysage où la nature soit respectée, ne sont rien d'autre qu'une bande de dangereux échevelés anti-progrès, quand ils ne sont pas manipulés par d'obscurs groupuscules gauchistes aux menées lointaines et subversives...

Un élu, une association, demandent-ils des chif-

fres, des précisions, des plans? Notre techno se rétracte ou se rebiffe, c'est selon, mais le moins qu'on puisse dire est qu'il ne se précipite pas pour coopérer. Résultat des courses, au lieu de parvenir, par la discussion, à modifier un projet pour le rendre acceptable pour tous, c'est généralement une épreuve de force qui commence.

En octobre 1992, le conseil d'administration du Port autonome de Paris décida la création d'une zone portuaire à Vigneux-sur-Seine, sur des terrains en bord de Seine. Les habitants d'Athis-Mons, qui se trouve pratiquement de l'autre côté du fleuve, étaient eux aussi concernés par ce projet. Comme de bien entendu, ils n'avaient pas été consultés...

Les rumeurs, la presse, nous permirent d'être informés – mais bien tard... – de l'accord de partenariat liant la ville de Vigneux et le Port autonome de Paris. On nous remit une sorte de dépliant publicitaire. « La création d'une plateforme multimodale sur la Seine-amont a pour but de soulager du trafic fret les autres infrastructures de transport tout en créant un nouvel outil au service du développement économique de la Région Ile-de-France, du département de l'Es-

sonne, de la ville de Vigneux-sur-Seine. Ce nouveau port permettra également de renforcer la qualité de la vie et la sécurité des habitants de l'Ile-de-France, grâce au développement d'un mode de transport écologique et sûr. »

Ah, les beaux, les grands mots! En fait, aucune étude sur l'écosystème, sur les effets de cette zone portuaire sur le cadre de vie des habitants, n'avait été réalisée.

On nous promettait, entre autres gâteries, une usine de traitement des ordures ménagères, dont le tonnage envisagé était énorme, dépassant largement les besoins de proximité, et ce projet nous restait en travers de la gorge : ces détritiques, arrivant par barges et par route, seraient entreposés sur les six hectares de l'installation de retraitement. Les péniches d'ordures stationneraient sur la Seine, côté Ablon, en attendant d'entrer sur un bassin de transbordement, tout cela à proximité des habitations de Vigneux... Bonjour les nuisances!

Et pour desservir ce qu'on nous présentait quasiment comme une sorte de Disneyland, on envisageait rien moins qu'une liaison autoroutière A6/N6 (cela se passait peu après que le premier ministre eut demandé qu'on abandonne ce projet...) enjambant la Seine par un viaduc, peu avant

la gare d'Ablon. Cette fois, non seulement on défigurait le site, mais le secteur, déjà touché par le survol des avions d'Orly et le passage massif des trains le long de la Seine, allait bénéficier, en prime, du passage de milliers de voitures. Bonjour les tympans! Déjà dotés de monceaux de ferrailles, de montagnes de charbon, de quelques cimenteries et autres délices, voilà qu'on nous en rajoutait encore...

J'avais pour ma part un souci supplémentaire. Le vaste terrain dans lequel on voulait bâtir ce port était classé dans le SDAU-RIF comme champ d'expansion naturelle des crues. Avec les remblais qu'on allait y édifier, ce rôle ne serait plus possible à tenir. Que se passerait-il lors d'une inondation?

Déjà, nous avons été alertés quelque temps auparavant par le stockage de remblais dont on nous avait vaguement indiqué qu'ils provenaient du chantier de la Grande Bibliothèque. Telle était sans doute la conception du partage de la culture entre cité-lumière et ville-dortoir : à moi les bouquins, à toi les gravats...

En réponse à nos craintes, le service de la navigation de la Seine – service public au demeurant – nous répondit que toutes les études étaient formelles : aucun risque d'inondation. Les étu-

des... quelles études? Pouvaient-on les consulter, s'il vous plaît? Non, impossible. Navré, mais... faites-nous confiance et bonjour chez vous.

Et devinez qui était chargé de veiller au respect des règles de navigation, d'hydraulique et d'environnement du fleuve? Le directeur général de la navigation de la Seine. Et qui était ce bon monsieur? Le directeur du Port autonome de Paris, promoteur du port de Vigneux. Le docteur Jeckyll était chargé de contrôler Mister Hyde... Un cas intéressant, mais pas tellement rare, de double casquette.

Comme les protestations contre le port autonome se multipliaient, le maire de Vigneux décida en février 1993, lors d'une séance du conseil municipal, de botter en touche, autrement dit de reporter à plus tard le vote d'approbation sur l'accord de partenariat, « dans un souci d'information » bien entendu.

L'été suivant, on apprit que tout repartait de plus belle. Les représentants d'Athis-Mons et d'Ablon, ainsi que ceux des associations de défense de l'environnement, demandèrent audience à M. Barnier, ministre de l'Environnement, pour lui faire part de leur désaccord. Il nous reçut très aimablement...

Depuis, silence radio. À ce jour, nous n'avons

CANNIBALES DE L'ÉTAT

eu aucune réponse à nos questions, aucune étude hydraulique ne nous a été communiquée, nous ignorons d'ailleurs s'il en existe...

Oui, mais le document préparatoire du futur SDAU Ile-de-France comporte deux cartes distinctes : sur l'une, consacrée à l'environnement, le terrain de Vigneux figure comme *champ d'expansion naturelle*, et sur l'autre, consacrée à l'activité industrielle, ce même terrain est baptisé *zone portuaire*. Bonjour la schizophréniel ! Tant mieux pour nous, au fond, car ça nous donnera toujours des possibilités de nous battre, carte contre carte...

Autre histoire d'eau. Il existait à Saint-Chéron, sur le bord de l'Orge, une petite usine de vernis et peinture. Dans les parages se trouvait déjà un super-site de déchets industriels parmi les plus dangereux de France et donc à ce titre très surveillé. Comme cela ne suffisait apparemment pas, un projet d'extension de l'usine de vernis fut mis au point... dans la zone considérée comme inondable de la rivière. Bien entendu, le projet ne nous fut connu que par raccroc : le centre de loisirs de la ville voisine de Paray-Vieille-Poste était mitoyen et les technos avaient été contraints, malgré tout, de prévenir le maire, qui nous passa l'information...

CANNIBALES DE L'ÉTAT

Émotion, rendez-vous avec le préfet de l'Essonne, lequel, bien entendu, sourit aimablement de nos craintes. Il était entouré d'une garde rapprochée de représentants de la Drire, qui répondaient invariablement à chacune de nos questions : « aucun risque, tout est prévu ». Il faut savoir que la Drire (Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement) avait pour mission de gérer l'implantation de cette usine... et en même temps de contrôler les éventuelles nuisances qu'elle pourrait causer. Nouveau et beau cas de double casquette!

Elle nous remit une étude si euphorique qu'on demanda aussitôt une contre-expertise. Celle-ci fut également rassurante, mais sous certaines réserves : tout se passerait bien, à condition que l'usine ne stocke que des produits pour deux jours et que l'on construise un grand cuvelage de protection... Bref, si les meilleures conditions étaient réunies, si rien ne foirait, tout se passerait bien. Sinon...

La suite n'était pas difficile à imaginer : un beau matin, on stockerait un jour de trop ou encore, en cas d'incendie, l'eau des pompiers déborderait du cuvelage... et l'Orge serait polluée. Bien entendu, un « responsable » viendrait doctement expliquer que tout était prévu mais que la fatalité... la pluie... les crues... on ferait quelques mini-travaux

CANNIBALES DE L'ÉTAT

de replâtrage... en attendant la prochaine fois et en souhaitant que la fatalité... la pluie... les crues...

Aux dernières nouvelles, il semblerait que le patron de l'usine – lequel est en même temps maire du village voisin de Saint-Chéron et par ailleurs président du Syndicat intercommunal de l'Orge supérieure, normalement chargé de protéger la rivière... – ait des problèmes de sous. Mais le permis de construire est toujours valable et s'il trouve du fric, ils nous bâtiront ce temple de l'hérésie. Il reste à souhaiter que la crise... la récession...

Dernière histoire d'eau... à Orly.

C'est beau, Orly, avec ces avions qui s'envolent dans le ciel, tels de grands oiseaux, vers des contrées lointaines et des destinations de rêve...

Mais quand on habite en bas, à proximité de l'aéroport, les choses cessent d'être poétiques pour devenir très terre à terre. C'était l'enfer pour les rampants.

Pendant de longues années, du nid de ces grands oiseaux sortaient d'énormes étrons, qui avaient pour nom bruit et pollution. Quand on remplissait les réservoirs, du kérosène tombait sur la piste. S'il pleuvait, le bitume n'étant pas étan-

CANNIBALES DE L'ÉTAT

che, l'eau drainait les flaques de carburant vers le sous-sol, où il polluait le réseau d'eaux pluviales, lequel aboutissait... dans l'Orge, rivière passant à Athis-Mons comme chacun le sait. Même en l'absence d'orage, la pollution continuait : sous les pistes de l'aéroport courait en effet un énorme tuyau destiné à l'approvisionnement en fuel. Il fuyait, et les fuites polluaient la nappe phréatique. Enfin, des produits déverglaçants à base de nitrates étaient utilisés sur les pistes, ainsi que du glycol pour le lavage des appareils. Tout cela était destiné aux riverains.

Sur le papier, pourtant, le système de protection était quasiment parfait. Pollution zéro, comme auraient dit nos technocrates.

L'aéroport, couvrant une superficie d'environ 1 500 hectares, était en effet drainé par un réseau de collecteurs qui convergent vers le RN7 et avaient pour exutoire principal un collecteur dit « émissaire sud » de trois mètres de diamètre à 20 mètres de profondeur. Les eaux passaient dans une station de traitement où elles subissaient décantation et déshuilage. Les huiles et graisses étaient rejetées dans une cuve de récupération. Ensuite, le collecteur aboutissait dans l'Orge à Athis-Mons, à environ 260 mètres de la Seine. Au débouché, une grille de rétention bloquait les plus

CANNIBALES DE L'ÉTAT

gros détritiques, puis un barrage flottant et deux barrages fixes maintenaient en surface les hydrocarbures qui n'avaient pas été éliminés par la station d'épuration. Des pompes aspirantes et foulantes permettaient de récupérer les hydrocarbures en surface et de les stocker dans une cuve. Une perfection, vous dis-je!

Mais les riverains, qui n'étaient des techniciens, se plaignaient depuis des années de la pollution de l'Orge. La Compagnie générale des eaux, dont le site de puisage se trouvait pourtant situé, sur la Seine, à 9 kilomètres du point de rejet, exprimait également son mécontentement. On signalait aussi des nuisances dans la production d'eau potable réalisée à partir d'eau de la Seine par les usines d'Orly et de Choisy-le-Roi.

Dès qu'il y avait un orage, la pollution augmentait d'autant. Mais les « autorités responsables » haussaient les épaules. Ce n'était pas si grave... on verrait... on aviserait... Depuis des années, j'intervenais, des associations dénonçaient les dangers de cette pollution... et l'Établissement public d'Orly faisait le gros dos. Bien entendu, les technos se livraient à des études pour évaluer les causes précises des pollutions, déterminaient les mesures à prendre, et même en prenaient certaines, partielles. Mais rien ne se faisait de façon globale. Et

CANNIBALES DE L'ÉTAT

puis, l'aéroport considérait qu'il n'était pas seul en cause : la société propriétaire du réseau d'alimentation en kérosène, les compagnies aériennes, par exemple, étaient également concernées. Et elles aussi faisaient le gros dos.

Le 9 novembre 1988, une fuite des réseaux souterrains d'alimentation en carburant entraîna une arrivée massive de kérosène dans la nappe souterraine, puis dans l'Orge. Je contactai la direction générale de l'aéroport, qui me fit savoir que les mesures d'urgence prévues en cas de rejet accidentel n'avaient pu être mises en place que tardivement, parce que la procédure d'alerte n'avait pas fonctionné. Cette procédure d'alerte supposait... que tout auteur d'un incident de pollution informe la direction générale, ce qui n'avait pas été le cas. On ne connaissait d'ailleurs pas l'origine de cette pollution. Devant cette situation quelque peu ubuesque, la direction avait décidé une surveillance automatique et permanente des eaux au sortir de la plate-forme d'Orly. D'autre part, un certain nombre de travaux allaient être entrepris...

En novembre 1989, j'ai fait intervenir l'artillerie Brice Lalonde, secrétaire d'État à l'Environnement, et Georges Sarre, secrétaire d'État aux Transports. Les autorités d'Orly, d'abord réticen-

CANNIBALES DE L'ÉTAT

tes – cela coûtait cher – ont accepté le principe de travaux vraiment conséquents. La chance avait voulu que le préfet se montre péremptoire et que le nouveau directeur comprenne que l'image de marque de l'aéroport de Paris risquait de pâlir si celui-ci était accusé de polluer à tour de bras.

En juin 1992, l'aéroport présentait un « plan environnement » dont les axes étaient la lutte contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique ainsi que le traitement des eaux usées et des eaux de pluie. Il prévoyait d'abord des investissements matériels : dans les cinq ans à venir, ils allaient investir 450 millions de francs dans une série d'équipements destinés à améliorer l'environnement. Une bonne part irait au traitement des eaux pluviales de l'aéroport. Ils avaient résolu le problème du rejet des eaux usées par temps sec en mettant en place un système de traitement bactériologique des hydrocarbures. En revanche, ils ne maîtrisaient pas encore les eaux de pluie, qui continuaient de se déverser dans l'Orge chargées de détergents, de dégivrants et de kérosène. Pour y remédier, ils allaient investir plus de 200 millions dans la construction de bassins de rétention et la modernisation des réseaux d'acheminement des hydrocarbures.

En avril 1993 était lancé un concours pour la

CANNIBALES DE L'ÉTAT

réalisation d'un dispositif de traitement des eaux pluviales d'Orly avant leur rejet dans l'Orge.

Au moment où j'écris ces lignes, l'appel d'offres a été engagé et une société a été retenue pour le creusement d'un grand bassin de stockage et de retraitement. L'eau pluviale passera par un système de grands bassins de stockage et de traitement, les anciens petits bassins resteront utilisés comme siphons. Le système est évolutif, ce qui signifie qu'on pourra encore l'améliorer.

Des riverains combatifs, un directeur compréhensif et des investissements conséquents... voilà la recette d'un problème d'environnement bien réglé.

Mais la lutte n'est pas terminée : je me bagarre sur le problème du contrôle du bruit. Une piste ne devant être utilisée qu'en extrême limite me semble un peu trop fréquentée pour que ce soit honnête. Bien entendu, quand on demande à consulter les documents de contrôle du trafic, les responsables de la navigation aérienne font la sourde oreille... mais patience, on les aura à l'usure.

Ce n'est pas tous les jours qu'on a l'occasion de se colleter à un aéroport : le combat pour l'envi-

CANNIBALES DE L'ÉTAT

ronnement est généralement plus modeste. Vouloir sauver une rangée d'arbres, par exemple, relève souvent de l'exploit sportif. Il semble qu'un certain nombre de hauts responsables ne se soient pas encore rendu compte de la valeur d'un arbre ou, pour être plus précis, ils pensent qu'un chêne centenaire pourra sans dommage être tronçonné pour être avantageusement remplacé par un squelettique arbuste posé sur du ciment, et qu'ainsi tout le monde sera content, à commencer par eux... Il est vrai aussi qu'un certain nombre de ces hauts fonctionnaires possèdent des résidences secondaires où ils hument avec délice les saveurs de la nature, proche et sauvage, tout en signant des projets où l'on fait sauter les derniers troncs qui pourraient rendre certains quartiers vivables. Qu'importe, ils n'y mettront sûrement jamais les pieds. Que peut faire un élu face à cette indifférence glacée? Pas grand-chose. Heureusement, il n'est pas nécessaire d'espérer... on connaît la suite.

Depuis 1973, sur les bords de la Seine, en pleine zone pavillonnaire, la SNCF possédait un terrain qu'elle louait à une entreprise spécialisée dans le compactage des carrosseries automobiles. Inutile d'insister sur la valeur esthétique de ce cimetière de bagnoles et surtout, sur le joyeux va-et-vient

CANNIBALES DE L'ÉTAT

des camions et le nombre de décibels des machines... Aux riverains qui se plaignaient amèrement et régulièrement, la SNCF répondait que les peupliers qui entouraient le terrain atténuaient le bruit, masquaient le chantier et retenaient la poussière. D'ailleurs, les services de la préfecture avaient procédé à des mesures de bruit : tout était OK, les normes étaient respectées. Et puis, le survol de la zone par les avions engendrait tout autant de bruit, si ce n'est plus... Finalement, de quoi se plaignait-on? Bien entendu, les riverains se tournaient vers leurs élus, lesquels recevaient malheureusement des réponses du même calibre. « Si vous voulez le départ de ce loueur-ferrailleur, vous devrez payer le dédit : quatre millions de francs » me répondait-on, la bouche en cœur.

En 1992, bonne nouvelle : l'entreprise de compactage allait quitter les lieux à la fin de l'année. Mauvaise nouvelle : elle avait l'intention, avant de riper des galoches, de faire sauter le mur d'enceinte qu'elle avait construit et, surtout, de couper tous les arbres qui se trouvaient près de ce mur. Aussitôt, l'équipe municipale d'Athis prit contact avec la SNCF, propriétaire du terrain, en lui demandant de veiller à ce que cet abattage criminel ne se produise pas.

Réponse de la SNCF : nous allons demander au

CANNIBALES DE L'ÉTAT

compacteur de respecter les arbres, mais... mais ils lui appartiennent et la propriété, c'est sacré, n'est-ce pas.

Réponse du ferrailleur-compacteur : je veux bien surseoir à l'abattage, mais à condition qu'on me donne des sous.

Des discussions s'engagèrent. Mais il voulait beaucoup d'argent, notre compacteur, et la municipalité d'Athis-Mons en possédait peu. D'autre part, il lui était difficile d'acquérir des arbres sur un terrain privé. La SNCF, elle, ne voulait pas s'engager financièrement — ça ne l'aurait pourtant pas ruinée, mais enfin...

En décembre 1992, le PDG de la société de compactage fit donc abattre tous les arbres — ultime pied de nez aux riverains dont il avait empoisonné la vie pendant des années...

CHAPITRE 6

Du malheur d'être Malien