

- 2 Brèves
- Bilans de militants**
- 3 Elisabeth Bourguinat
- Paris**
- 4 Concertation en rade
- 5 Les Halles : une rénovation sans écoute
- 6 Les nouvelles tours : une fausse solution
- 7 Un contre-projet pour Roland-Garros
- 8 Les Batignolles : un chantier aux ambitions oubliées
- DOSSIER :**
- 9 [La contribution d'IDFE au SDRIF 2013](#)
- Transports**
- 13 Le schéma directeur du RER A
- Retour vers le futur**
- 14 Nuisances aériennes
- 15 Colloque sur le transport aérien
- Urbanisme**
- 16 Une réelle protection pour les sites classés
- Yvelines**
- 17 L'équilibre de la vallée de la Seine en danger
- Essonne**
- 18 Une commission efficace pour sauver les terres cultivables
- Val-d'Oise**
- 19 Un projet de golf à Roissy sur une zone agricole
- Lu et conseillé**
- 20 Richesse de la gastronomie régionale

Paris au cœur du SDRIF

Une nouvelle fois le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) est en débat. Approuvé en 2008, après une concertation longue et fructueuse, le Conseil d'Etat, saisi par le précédent gouvernement, a demandé au Conseil régional de revoir sa copie pour, en particulier, intégrer les conclusions du Grenelle 2. Comme précédemment, IDFE va prendre une part active à l'élaboration du nouveau texte, et, les nombreuses associations qui se sont mobilisées le 27 juin dernier pour dialoguer avec M. Alain Amédéo, vice-président du Conseil régional en charge du SDRIF, sont là pour prouver notre grande implication. Une première version de nos interventions est reproduite dans le cahier central de notre revue.

Mais comment parler sereinement du SDRIF sans faire rapidement un point sur les grands projets parisiens ? En effet, la capitale représente 20 % de la population francilienne et une partie importante des emplois. L'ensemble de la structure de la région – transport, approvisionnement, zones d'activités, etc. – est déterminé par rapport à Paris. Aussi, quand Paris entame un aménagement, c'est l'ensemble de la région qui est concerné. Lorsque Paris décide de construire des tours et de les localiser sur sa périphérie, ce sont les vues des communes limitrophes (Clichy, Issy-les-Moulineaux...) qui vont être impactées mais aussi les riverains qui vont subir les ombres portées. Comment repenser l'aménagement de Paris Rive Gauche sans réfléchir à l'avenir de l'avenue de France qui débouche dans un désert à Ivry ? Comment aménager les quais de Seine dans Paris quand les Hauts-de-Seine voisins élargissent leur voie rive gauche pour stimuler le trafic routier ? Comment poursuivre la monopolisation du sport de haut niveau dans la capitale (tennis, rugby, athlétisme, etc.) au détriment du sport de proximité, quand la banlieue multiplie les projets de stade : à Colombes pour le hand-ball (Yves du Manoir), à Nanterre pour le Racing-Metro (Arena), à Evry pour le grand stade de rugby. Une analyse des grands projets parisiens mérite notre attention et doit trouver des répercussions dans le texte du SDRIF en cours d'élaboration.

Remi Koltirine
secrétaire général adjoint d'IDFE



Les riches heures de l'agriculture et de la gastronomie régionales

Il n'y a pas que les chiffres et les statistiques pour connaître une région. L'Île-de-France, première région agricole de France, est aussi un véritable terroir, c'est-à-dire que sa terre et son climat déterminent un certain type et une certaine qualité de production. Yannick Alléno, chef 3 étoiles à l'hôtel Le Meurice à Paris, et Jean-Claude Ribaut, chroniqueur gastronomique au journal *Le Monde*, consacrent un ouvrage à ce qu'ils appellent justement le « Terroir parisien ».

Un beau livre présenté sous forme de coffret. Il comporte un album magnifiquement illustré de recettes qui mettent en valeur, sur les grandes tables, les plus belles productions agricoles de la région. Des classiques comme l'entrecôte Bercy, la gratinée des Halles, le chou de Pontoise confit au jus, la tarte fine aux fraises d'Orgeval... Des plats qui demandent un véritable savoir-faire de cuisinier émérite.

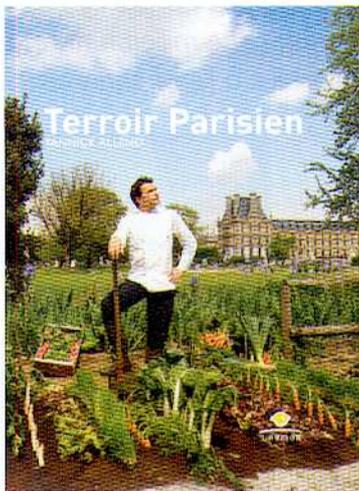
Un deuxième volet est une galerie de portraits sous forme de reportages photos qui mettent en scène, dans

leur environnement de travail, des cultivateurs, des artisans et des commerçants, tous réputés pour la qualité de leurs produits. Un producteur de cresson de l'Essonne y côtoie des spécialistes du safran du Gâtinais, des cerises à Vernouillet, des champignons à Saint-Ouen-l'Aumône.

Les asperges d'Argenteuil, la menthe poivrée de Milly-la-Forêt, le pissenlit de Montmagny sont littéralement magnifiés à travers les photos.

Des charcutiers et des boulangers parisiens présentent leurs plus beaux produits dans leurs boutiques. Un producteur de fromage de chèvre de Chauvry pose devant le distributeur automatique qu'il a intelligemment installé devant sa ferme.

Enfin, l'ouvrage est complété par un journal bien entendu titré « La feuille de chou ». Les auteurs y reviennent longuement sur les spécificités de la cuisine dans la région dont ils veulent



« réhabiliter la mémoire gustative ». Ils rappellent la création, en 2007, du Centre régional de valorisation et d'innovation agricole et alimentaire de Paris-Île-de-France.

Pour Yannick Alléno et Jean-Claude Ribaut, la richesse agricole et la qualité de ses produits sont un des atouts de la région. Ils montrent, à travers l'histoire et la littérature, que cette réputation ne s'est jamais démentie. Le rappel

de recettes exceptionnelles, la présentation de cultivateurs et d'artisans soucieux d'une production de qualité, montrent que l'avenir de l'Île-de-France passe aussi par son agriculture et sa gastronomie.

Christophe de Chenay

« *Terroir parisien* » de Yannick Alléno et Jean-Claude Ribaut, éditions Laymon, 49 €

La disparition de Remi Koltirine

Remi Koltirine, rédacteur à Liaison et secrétaire général adjoint d'Île-de-France Environnement est décédé le 30 septembre à l'âge de 54 ans.

Il était architecte voyer, administrateur de SOS Paris, rédacteur en chef de la revue Paris Patrimoine, auteur de plusieurs ouvrages consacrés à l'urbanisme.

Courtois sans être affable, modeste et discret mais efficace et déterminé, Remi était profondément respecté. Ses prises de position courageuses en tant que commissaire enquêteur, son expertise architecturale, son rôle déterminant dans l'application de la charte de la concertation à Paris, son amour des bâtiments – des plus modestes aux plus prestigieux – ont fait de lui un acteur incontournable dans la défense de l'environnement et du patrimoine.

Sa disparition est une perte considérable pour le milieu associatif parisien mais aussi francilien. Nos pensées vont à ses filles et à sa famille.

IDFE, son comité de rédaction et son bureau rendent hommage à celui qui s'apprêtait à donner un nouvel élan à notre union régionale.

Michel Riottot

idfe
est membre de



LIAISON
Édité par IDF Environnement
association régionale agréée,
avec le concours du Conseil régional.
Directeur de publication : Michel Riottot
Rédacteur en chef : Christophe de Chenay
Rédactrice en chef adjointe : Patricia Latka
Réalisation graphique : Olivier Gizard
Prix du numéro : 3 euros

Siège social : 54, avenue Edison 75013 Paris
01 45 82 42 34
idfe.liaison@gmail.com
http://www.idfe.org
ISSN 0994-690x
Commission paritaire : 0412681563
Imprimé par Imprimerie Chevillon
26 bld Kennedy, BP 136 - 89101 Sens
Imprimé sur papier 100% recyclé



Projet de contribution au dossier du SDRIF 2013

Sont également inclus trois autres secteurs encore plus périphériques ne bénéficiant pas d'une desserte par le réseau Grand Paris Express : le CDT Confluence Seine-Oise au nord-ouest, le CDT Sénart au sud-est, et l'OIN Mantois Seine-Aval.

Cet ensemble justifie aux yeux de l'Etat le passage à 70 000 de l'objectif annuel de construction de logements, objectif décliné par territoire par le préfet de région (objectifs TOL). Si les CDT, qui en sont actuellement au stade d'un accord-cadre passé entre l'Etat et les collectivités territoriales concernées, arrivent à échéance sur les mêmes bases et sont intégrés au projet de SDRIF, nul doute qu'ils seront les moteurs non seulement de la densification du cœur d'agglomération, mais aussi de nouvelles urbanisations de la moyenne et grande couronne.

Le dispositif des CDT nous paraît devoir être revu pour réserver la moitié des constructions nouvelles aux besoins du maintien de la population et consacrer l'autre moitié aux opérations de rénovation urbaine pour l'amélioration de l'habitat des Franciliens mal logés.

La position d'IDFE en matière d'aménagement du territoire

IDFE considère qu'au-delà de l'argument du maintien de l'attractivité et de la compétitivité de Paris avec les autres « villes-monde » à la base du concept de Grand Paris, une réelle politique cohérente d'aménagement du territoire national doit être redéfinie et mise en vigueur. Ceci implique au minimum des actions coordonnées des territoires stratégiques franciliens avec les grands organismes de recherche nationaux (CNRS, Inra, Inserm, Universités et Ecoles) et les pôles d'excellence correspondants des métropoles régionales. L'Etat doit aider celles-ci à se positionner au plan européen par rapport aux métropoles de même rang de pays moins centralisés (Allemagne notamment).

Au plan francilien, IDFE demande à la Région, maintenant trop dépendante des activités tertiaires, d'orienter l'effort d'innovation des pôles stratégiques vers la relance de l'activité industrielle en aidant à l'émergence et au

développement de PME/PMI innovantes et tournées vers l'exportation.

IDFE demande que, dans le cadre de la solidarité interrégionale, et en s'appuyant sur les études menées notamment par la DATAR, la Région poursuive et formalise les relations avec les régions voisines du grand Bassin parisien pour identifier les échanges (emplois, logements, coopération économique), et s'assurer de la cohérence des projets d'infrastructures de transport, en particulier pour le transport ferroviaire de voyageurs et de fret et le développement du fret fluvial.

La position d'IDFE sur le projet de réseau de métro automatique Grand Paris Express

IDFE considère que ce projet très ambitieux, évalué à plus de 30 milliards d'euros est fort coûteux pour les capacités actuelles de financement de la France, que certaines parties du projet ne sont pas justifiées par un enjeu fréquentation-coût suffisant et que le calendrier global annoncé pour la réalisation du réseau n'est pas réaliste.

Il va donc falloir définir des priorités et un phasage des futures réalisations, l'amélioration du réseau existant devant figurer en tête des priorités.

Considérant qu'il faut soulager le métro parisien et les RER radiaux des trajets interbanlieues, IDFE est favorable à une rocade de petite couronne (boucle rouge sud et ouest (revue pour l'emplacement des gares), et tracé orange confié au STIF à l'est, ainsi qu'au prolongement de la ligne I4 vers le sud jusqu'à Orly et vers le nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel et au delà Roissy par la branche de la boucle rouge, sans la gare en plein champ du triangle de Gonesse. Il faut intégrer ces lignes au plan régional de mobilisation pour les transports.

IDFE considère qu'il faut reconsidérer l'utilité d'autres lignes et étudier si elles ne peuvent être avantageusement remplacées par des projets moins ambitieux de liaisons de surface. C'est le cas d'abord de la branche verte à travers le plateau de Saclay, et peut-

être aussi de la partie extérieure est de la boucle rouge du Bourget à Noisy-Champs par Clichy-Montfermeil.

Impact sur l'Île-de-France des transports à longue distance

Pour limiter les nuisances des principaux aéroports, et notamment celles des vols de nuit, IDFE demande à la Région, même si elle n'est pas décisionnaire sur ces sujets, de soutenir auprès de l'Etat le prolongement des LGV vers les métropoles régionales et des pays limitrophes, ainsi que le recours accru à l'aéroport de Vatry pour les liaisons de fret et de voyageurs sans correspondance.

IDFE considère que, pour réduire la part du transport routier de fret en transit au bénéfice des transports ferroviaire et fluvial, la Région doit inciter l'Etat à l'instauration d'une taxe kilométrique sur le trafic routier, à la relance de liaisons ferroviaires adaptées au fret, et veille au maintien ou à l'adaptation dans l'agglomération centrale dense de pôles multimodaux de distribution du fret.

Urbanisme

Le départ vers d'autres régions métropolitaines de nombre de familles franciliennes avec enfants étant lié au coût du logement et aux difficultés de déplacements, IDFE demande expressément que, pour éviter une dégradation encore plus forte de la qualité de vie des Franciliens, la construction de nouveaux logements ou le renouvellement du parc existant dans un secteur soient conditionnés par l'amélioration opérationnelle de sa desserte par les transports collectifs.

IDFE considère qu'une densification du cœur d'agglomération est envisageable notamment sur les friches industrielles et les terrains délaissés de l'Etat, en sanctuarisant les espaces naturels et boisés existants ainsi que les zones ferroviaires et fluviales de fret.

IDFE suggère de reconvertir en logements les millions de m² de bureaux vacants, car inadaptés aux besoins technologiques actuels, et de réfléchir à une possible utilisation des 320 000 logements inoccupés dans la région.

Projet de contribution au dossier du SDRIF 2013

IDFE considère qu'il est nécessaire de limiter l'étalement urbain autour des villes de la moyenne couronne et en particulier de celles concernées par un CDT, et demande que le projet de SDRIF révisé, arrête clairement les fronts urbains limitant cet étalement, précise la densification des secteurs non denses de ces villes proches des stations de transport collectif et encourage fortement l'élaboration ou la révision de SCOT intercommunaux pour mettre en pratique ces prescriptions.

Environnement-Espaces naturels

L'aménagement du territoire a comme finalité ultime le bien-être des Franciliens. C'est à cette aune que les propositions d'IDFE en matière d'environnement sont énoncées. En particulier, la santé des Franciliens est liée à la qualité de leur environnement telle que l'air, l'eau, les sols, l'alimentation, les bruits mais aussi la proximité avec des espaces de nature.

Climat-air-énergie-éolien

IDFE demande que les collectivités territoriales ne délivrent des permis de construire qu'aux promoteurs s'engageant à aller au-delà de la réglementation thermique 2012, c'est-à-dire avec au moins des bâtiments passifs. Un effort régional doit être entrepris pour mettre à la disposition des promoteurs et architectes un logiciel de modélisation thermique qui soit le plus fiable possible. La rénovation thermique des 4,7 millions de logements franciliens, et



Alignement d'entrepôts tout camion sur la Zone des Tulipes, pointe sud du triangle de Gonesse

© Val d'Oise Environnement

notamment de la moitié d'entre eux gérés en copropriété, doit être stimulée par la Région au moyen de subventions, d'assistance technique au montage des projets et de prêts remboursables par les économies de chauffage réalisées.

IDFE demande l'abandon des projets pharaoniques de tours de grande hauteur (>100m) en raison de leur coût énergétique incompressible et de leur inadéquation avec un habitat dense.

IDFE demande que les consommations énergétiques des transports soient fortement diminuées par l'amélioration des rendements des moteurs. Lorsqu'on ajoute le transport aérien dans le bilan global, le transport représente 42 % de l'énergie consommée en 2005 et le secteur aérien en représente la moitié. Ceci est lié à un coût de l'énergie trop bas comparé au coût payé par les Franciliens pour leurs propres déplacements. La qualité de l'air dépend fortement des polluants toxiques émis par ces transports (NOx, PM, COV etc). Cette réduction va probablement passer par une augmentation du coût des carburants fossiles favorisant une égalité de traitement énergétique entre les différents modes de transport. IDFE demande que la pollution de l'air dans le cœur de la métropole capitale soit fortement réduite afin d'abaisser drastiquement la morbidité (asthmes, maladies cardio-pulmonaires...) et la mortalité induites. Les véhicules de transport collectif diesel doivent utiliser dans un premier temps du gaz naturel puis progressivement être électrifiés. Les véhicules de fret doivent aussi subir cette évolution. L'application aux véhicules de particuliers doit être encouragée.

IDFE demande que toutes les solutions d'énergie renouvelable soient utilisées dans notre

Historique

Le premier SDRIF, élaboré sous l'autorité de Paul Delouvrier, délégué général au District de la Région de Paris, remonte à 1965.

Le SDRIF actuellement encore en vigueur est celui de 1994. Il a été mis en révision 10 ans après. La révision a abouti à un projet de SDRIF approuvé par le Conseil régional en septembre 2008 au bout de quatre années de concertation. Mais l'Etat a retardé puis bloqué son approbation définitive parce qu'il ne prenait pas en compte certains éléments de deux lois votées après septembre 2008 : les lois Grenelle 1 et Grenelle 2 d'une part et la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 d'autre part, et parce qu'il ne rassemblait pas suffisamment les prescriptions à observer.

Le travail a été remis en chantier avec un calendrier très serré qui doit aboutir à une mise en application du SDRIF fin 2013. On en est actuellement à une version VI du projet qui fait l'objet de présentation aux personnes associées (Départements, chambres consulaires et autres organismes dont IDFE).

Projet de contribution au dossier du SDRIF 2013



La Seine à Carrières-sur-Seine, à l'ouest de la Défense

© Castib

région tout en prenant en compte leurs éventuelles nuisances environnementales. A titre d'exemple, la géothermie qui se décline en trois catégories : de surface, de moyenne profondeur et de grande profondeur, doit éviter de polluer les nappes d'eau. Autre exemple, les centrales de chauffage à bois en développement constant doivent utiliser du bois de la région et ne pas importer du bois venant de plus de 200 km. Ces centrales doivent brûler du bois ou des plaquettes sèches et ne pas utiliser une production végétale verte réservée spécifiquement à leur usage.

IDFE demande que les éoliennes soient bien positionnées dans des zones éloignées des habitations. Leur implantation est aussi conditionnée à la diminution de leur coût de production encore trop important selon l'étude de Jancovici (Transition énergétique, mai 2012) soit 0,028 € contre 0,002 et 0,005 € respectivement pour le gaz et le charbon en investissement de capital par Kwh produit.

Biodiversité-trame bleue et trame verte

IDFE demande que la Seine et ses affluents soient rendus accessibles à tous les Franciliens. Les berges du fleuve et de ses affluents doivent être des corridors écologiques ou trames vertes en relation directe avec le fleuve, la trame bleue. La biodiversité est une chance pour le monde vivant, protéger les espèces y compris l'homme est gage d'amélioration du bien-être de la Région. La ville dense souhaitée doit faire une place plus grande aux espaces de nature. Paris est la capitale européenne la plus pauvre en espace de nature. Il est nécessaire selon l'OMS que chaque habitant puisse accéder à des espaces de nature dans un rayon de marche à pied de l'ordre de 10 minutes.

Agriculture francilienne :

L'étalement urbain autour des villages, bourgs et hameaux de la grande couronne doit être fortement maîtrisé. La consumma-

tion de terres agricoles riches (triangle de Gonesse, base de Brétigny, villages nature de Disney...) ne doit pas être autorisée par le SDRIF. Les espaces boisés, domaniaux ou privés, doivent être sanctuarisés. Il n'est pas possible de rogner par ci par là des bouts de ces bois afin d'y faire un aménagement même structurant. L'intelligence de l'homme lui permet de trouver des solutions autres que la complaisance et la facilité.

Enfin, IDFE souhaite stimuler le développement de l'agriculture biologique en Ile-de-France. C'est un des plus faibles de France : moins de 2 % des terres arables en bio contre 14 % en Provence Alpes Côte d'Azur. Les collectivités territoriales qui souhaitent que leurs cantines scolaires soient approvisionnées en produits bio au moins une fois par semaine ne trouvent pas suffisamment de produits dans la Région ni même dans un rayon de 200 km. Un effort de formation au niveau de la scolarité dans les lycées agricoles est un préalable à toute mutation écologique de l'agriculture dont les bases sont depuis longtemps productivistes.

Nuisances aériennes en Ile-de-France : un constat de plus en plus alarmant

Malgré les manifestations, rien n'a été fait pour résoudre les problèmes posés par le transport aérien. Les associations demandent une véritable politique de développement durable de l'aérien



Le dossier des nuisances aériennes est emblématique, à la fois de la saturation croissante de la région qui rend la vie chaque jour plus difficile à ses habitants, et également de l'indécision des décideurs politiques face à ces grands enjeux.

Comme les routes, les transports en commun, les logements et jusqu'à l'air des logements, le ciel est pollué. Il est parcouru dans notre région en tous sens et à toute heure d'une marée croissante d'aéronefs en tous genres : avions de ligne bien sûr, mais aussi aviations légère, vols des écoles de pilotage, avions gouvernementaux et ministériels, aviation dite d'affaires hélicoptères, vols touristiques au-dessus de la Tour Eiffel et du Château de Versailles etc.

Il y a le bruit, bien sûr, première cause de nuisance ressentie par les populations, mais aussi la pollution chimique, NO_x et particules fines notamment, à bien distinguer du CO_2 et de la problématique du réchauffement climatique. Elle constitue une menace réelle pour la santé publique, même si le lobby aérien tente inlassablement, avec les moyens puissants dont il dispose, d'en faire porter l'origine sur la seule circulation automobile.

Depuis de nombreuses années, les associations ont appelé à manifester à Roissy, Orly et Paris. Contre les vols de nuit en augmentation à Roissy alors qu'ils diminuent ailleurs en Europe. Contre la croissance ininterrompue du trafic au mépris des riverains et survolés. Contre les vols du Bourget maintenus à une altitude scandaleusement basse pour laisser la place aux vols de Roissy. Contre les hélicoptères et l'aviation légère etc.

Les associations ont élargi leur combat au dossier de la Santé publique. Le bruit et la qualité de l'air, sont heureusement de plus en plus pris en considération,

malgré les combats de retardement du lobby aérien.

Les récentes tentatives de concertation, notamment avec la préfecture de Région, ont été bien vite avortées en raison du retour rapide de l'administration à son penchant naturel pour le passage en force.

Les associations demandent que soit décidée une véritable politique de développement durable du transport aérien en Ile-de-France.

Claude Carsac

Chargé de mission Nuisances aéroportuaires



COLLOQUE : MERCREDI 26 SEPTEMBRE 2012

ILE-DE-FRANCE LE TRANSPORT AÉRIEN EN QUESTION

Avec la participation de représentants :
d'AIRPARIF, de BRUITPARIF, de l'ACNUSA et de la DGAC

MATINÉE

Le constat : un trafic intense dans une métropole surpeuplée

- 9h30 Accueil
- 10h00 Ouverture du colloque par Michel Riottot, président d'IDFE
- 10h15 Le trafic aérien : une incontestable dimension internationale
- 10h30 Les "couloirs aériens" et les "populations survolées" en Ile-de-France
- 11h Orly-Roissy : les retombées économiques et les emplois
- 11h15 Le rôle de l'État : Mission et objectifs de la DGAC
- 11h30 Les nuisances sonores du trafic aérien
- 11h45 Qualité de l'air, les avions trop souvent oubliés
- 12h Urbanisation autour de Roissy et Orly : les erreurs à ne pas perpétuer
- 12h15 Débat avec la salle

- 13h-14h Pause déjeuner sur place

APRÈS-MIDI

Comment concilier transport aérien et Région dense ?

- 14h Ouverture des tables rondes
- 14h10 **Table ronde 1 : Nuisances et pollution, un réel problème de Santé Publique**
- 15h **Table ronde 2 : Coût et bénéfices du transport aérien en Ile-de-France**
- 15h50 Conclusions et clôture du colloque par Michel Riottot



Lieu : Meudon

15 bis, rue Marcel Allégot, « Les Erables »
à 400 m de la gare de Meudon Bellevue (Montparnasse-Versailles)
Tram T2, station Brimborion (et 600m par le chemin des Lacets)
Tram T2, station Musée de Sèvres + bus 169, arrêt 11 novembre
Parking à côté de la salle

Inscription auprès d'IDFE par courriel : idfe.formation@gmail.com
Inscription définitive après versement d'une participation aux frais de repas de 7 €
(chèque à IDFE, 54 avenue Edison 75013 Paris)