



- 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'État, 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



Le projet des voies sur berges parisiennes relancé

Après la décision de Jean-Marc Ayrault, Premier ministre, de lever toutes les réserves émises par François Fillon, son prédécesseur, le maire de Paris, Bertrand Delanoë, va pouvoir aménager les berges de Seine. Dès cet été, des travaux d'amélioration et d'embellissement des espaces publics seront réalisés afin de donner un nouveau visage à la rive droite de la Seine. Ce projet se traduira par l'installation de feux, davantage de place pour les piétons et des animations. A partir d'octobre, c'est la rive gauche de la Seine qui fera l'objet à son tour d'aménagements sur 2,3 km, entre le musée d'Orsay et le pont de l'Alma, afin d'offrir aux Parisiens et aux touristes dès le printemps 2013 de nouvelles promenades, des lieux de fête et de spectacles.

Alors que de nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer l'impact de ces aménagements sur la circulation, la ville de Paris ne croit pas à la paralysie, s'attendant à ce que les usagers au niveau régional changent de comportement et se reportent sur les transports en commun.



Franconville : pas de cinéma dans la forêt

La Commission nationale d'aménagement commercial (CNAC) a dit non au projet de multiplexe cinématographique à Franconville. Cet équipement de douze salles de cinéma aurait été implanté sur les espaces naturels des buttes du Parisis. Pour Val-d'Oise Environnement, qui avait été auditionné par la commission, le site envisagé était un « non sens total ». L'association se déclare satisfaite de la décision de la CNAC.

Vélib' : 5 ans déjà !

Après cinq ans d'existence, le service de location de vélos en libre-service lancé par la ville de Paris enre-

gistre plus de 130 millions de trajets et 224 000 abonnés annuels. En 2009, le réseau Vélib' a été étendu à 30 communes voisines de Paris, et depuis 2011, les formules d'abon-



nement ont été diversifiées pour répondre aux besoins des usagers. D'après le concessionnaire JCDecaux, Vélib' est désormais à l'équilibre, après cinq exercices déficitaires. La société Cyclocity, avec 365 collaborateurs, déplace chaque jour plus de 3 000 vélos, pour assurer une bonne répartition de l'offre.

Nouveau retard pour les ZAPA françaises

Alors que plus de 180 villes européennes ont déjà mis en œuvre des mesures de restriction de circulation pour lutter contre la pollution, les sept villes françaises candidates ont demandé un report de délai et une adaptation des critères. Issu du Grenelle de l'environnement, le dispositif des Zones d'Action Prioritaires pour l'Air (ZAPA) s'avère trop rigide et socialement injuste, reconnaît le ministère de l'Environnement, car il pénalise excessivement certains propriétaires de véhicules anciens. Le cadre de ce projet sera donc « adapté ». La France fait l'objet d'une procédure de la part de l'Union Européenne en raison du dépassement des seuils de pollution dans plusieurs agglomérations. En Ile-de-France, les collectivités candidates à l'expérimentation des ZAPA sont Paris et Plaine Commune (Seine Saint Denis).

Annulation du Plan Local d'Urbanisme de Montreuil

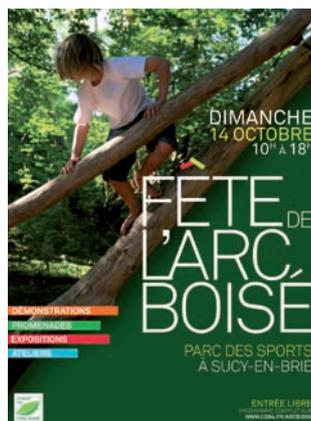
L'association des Amis Naturalistes des Coteaux d'Avron (ANCA) et l'association Murs à Pêches ont obtenu, avec d'autres requérants, l'annulation du PLU de Montreuil. Le tribunal a retenu les arguments des deux associations qui estiment le projet de la municipalité concernant les Murs à Pêches non conforme au code de l'urbanisme car il permet la détérioration du site naturel et du paysage. Après ce jugement, les associations souhaitent que le dialogue soit renoué avec la municipalité dirigée par l'écologiste Dominique Voy-



net et ouvre à une véritable concertation pour préserver de l'urbanisation les 37 derniers hectares des Murs à Pêches, en créant une véritable zone naturelle.

L'arc boisé en fête pour livrer ses secrets

Dimanche 14 octobre, le Conseil général du Val-de-Marne organise avec l'Office national des forêts, l'Agence des espaces verts de la région Ile-de-France et la ville de Sucy-en-Brie la seconde édition de la Fête de l'Arc boisé, à Sucy-en-Brie. Les partenaires proposent au public de découvrir les richesses patrimoniales, historiques, écologiques de ce vaste massif forestier de 3 000 hectares, situé principalement sur le sud du Val-de-Marne mais aussi sur l'Essonne et la Seine-et-Marne.



Élisabeth Bourguinat : de l'histoire littéraire à la bataille pour le quartier des Halles

La secrétaire de l'association Accomplir consacre la moitié de son temps à la défense des intérêts des habitants du centre de la capitale. La spécialiste de la littérature a dû s'initier au droit pour faire face à la complexité d'un dossier aux enjeux financiers considérables



François Legaret, le maire (UMP) du 1^{er} arrondissement, il fallait donc se regrouper ». Fin 2002, Accomplir découvre les intentions de la Mairie de Paris pour les Halles : « Un projet d'une dimension si importante que certains d'entre nous ont estimé que nous risquions de ne pas nous faire entendre ». Ceux qui restent à Accomplir demandent « une vraie concertation » à Alain Le Garrec, président PS de la SEM Centre, en charge du réaménagement. Des réunions publiques sont organisées sur les transports, les équipements. « Au bout de six mois, nous avons 90 propositions » raconte Elisabeth Bourguinat. Mais très rapidement, nous avons dû déchanter. Le projet est devenu un chantier de reconstruction complète du site. Ainsi, Accomplir découvre dans les quatre projets d'architectes que les 4,3 hectares de jardin, où les habitants se sentent bien, deviennent constructibles. « Nous nous sommes retrouvés devant une opération aux enjeux financiers considérables. Nous faisons circuler les dossiers entre les membres de l'association ».

Se regrouper

Des documents importants sont adressés à Accomplir. Elisabeth Bourguinat doit s'initier au droit pour les analyser. Son activité de militante l'occupe autant que son travail de rédactrice indépendante. Et, depuis 2006, elle est aussi présidente de l'association « Mains libres ». Celle-ci a créé une bagagerie où les SDF peuvent laisser leurs affaires pendant la journée. Pour Elisabeth Bourguinat « l'engagement associatif, c'est sortir de l'impuissance » : « Quand j'étais adolescente, j'étais révoltée par l'état du monde et j'ai voulu changer les choses. Aujourd'hui, je peux faire en sorte que les décisions sur le quartier des Halles soient un peu moins absurdes. Et, dans plusieurs années, à la fin du chantier, nous serons là, avec Accomplir, pour faire un bilan et tirer des leçons ».

Christophe de Chenay

C'est l'histoire d'une spécialiste de la littérature du 18^e siècle qui se bat pour rendre acceptable l'un des plus grands chantiers de la capitale. Elisabeth Bourguinat est secrétaire d'Accomplir depuis sa création en 1999. Cette association regroupe les militants du quartier des Halles. « La destruction des pavillons Baltard avait été une erreur impardonnable menée sans aucune concertation, rappelle Elisabeth Bourguinat. L'association des Champeaux avait tout de même réussi à empêcher la démolition totale du quartier ».

Le Forum des Halles n'est pas une réussite, ce qui a conduit la Mairie de Paris à lancer l'opération à laquelle l'association Accomplir est aujourd'hui confrontée. Elisabeth Bourguinat n'était pas préparée à affronter un tel dossier. Venue de Pau il y a 24 ans, elle habite un appartement pittoresque sous les toits, rue Saint-Denis. Elisabeth a ce qu'elle appelle le

« virus association » depuis toujours. Etudiante, elle participait à une chorale, animait un théâtre de marionnettes. A Paris, elle rencontre des parents du quartier des Halles à la sortie des écoles où vont ses enfants.

Convivialité

En 1995, elle joue de l'accordéon dans une chorale de rue. Les Bachiques Bouzouks se produisent souvent dans le jardin des Halles où les spectateurs reprennent en chœur leurs chansons. « Avec les pique-niques géants que nous organisons, cela permettait de créer de la convivialité dans un quartier où les 6 000 habitants sont un peu perdus au milieu des 300 000 personnes qui sortent chaque jour du RER ».

Dans les discussions informelles, chacun parle circulation, sécurité, SDF, espace pour enfants, salle de réunion... « Pas moyen de se faire entendre de Jean-

Les villes ignorent de plus en plus les règles de la concertation

La municipalité renonce souvent à établir un véritable dialogue avec les associations. Celles-ci dénoncent la priorité donnée aux financiers dans l'élaboration des projets. Et elles regrettent la stigmatisation de plus en plus systématique de leurs propositions



La concertation est une étape de la démocratie participative lors de l'élaboration des documents d'urbanisme. Son rôle est de mettre autour d'une même table les élus, un aménageur, l'administration et la population. Chacun a son propre objectif. Les élus n'ont qu'un seul souci trouver des voix pour les prochaines élections ; les aménageurs ne veulent que distribuer le maximum de dividendes aux actionnaires (dont ils font partie) ; les administratifs n'ont qu'un seul objectif, leur progression de carrière et pour cela il ne faut pas se faire remarquer ; la population ne souhaite que protéger et améliorer son cadre de vie. Or les municipalités renoncent souvent à établir un véritable dialogue avec les associations.

La ville de Paris, comme bon nombre de commune d'Ile-de-France, a l'honnêteté de souvent donner à la concertation le nom de « réunion d'information ». Ce changement sémantique montre déjà le peu de cas qu'elle fait de cet exercice. Il suffit de se rendre dans une de ces réunions pour comprendre leur grande vanité. De plus en plus souvent, devant la critique d'un projet, les élus répondent aux critiques sur ces projets : « Vous nous avez élu sur un programme, on l'applique ».

Ce refus de prendre en compte le point de vue des associations n'est pas l'apanage de la majorité municipale parisienne ni des élus parisiens. Garches, Saint-Cloud, Boulogne, Issy-les-Moulineaux mais aussi Bretigny, Gonesse etc. font comme Paris partie des communes qui renoncent à dialoguer avec leurs associations. Par exemple, à Paris, une élue UDF abonde dans le sens du maire de Paris : « Notre arrondissement devient maître en recours déposés par des collectifs de riverains, d'associations en tout genre,

pourquoi ? C'est un exercice pervers. Il atteint à l'attractivité de notre ville car l'obstruction a un coût exorbitant. Tout pouvoir déconnecté du poids économique, politique et surtout démocratique réel, tout clientélisme électoral pour asseoir sa survie politique, tout prétexte à faire monter les peurs, devrait être rejeté. Nous devons refuser l'individualisme pervers ». Les associations passent du rang de terroriste à celui de pervers ! Les voilà habillées pour quelques mandatures, et ce, quelque soit la couleur politique.

Les élus semblent privilégier les positions de ceux qui tirent leur légitimité de l'argent qu'ils mettent sur la table et qui doit être rentabilisé au maximum. Comme l'a écrit Guillaume Poitrinal, président d'Unibail, la société qui exploite le Forum des Halles : « Paris est victime, entre complexité administrative et conservatisme, d'un temps trop long, et pas seulement en matière d'urbanisme ».

Or, d'après la convention d'Aarhus, rati-

fiée par la France, la concertation doit démarrer le plus en amont possible dans l'évolution du projet. Si un dialogue était engagé avec les associations sur l'opportunité de mener un projet, plutôt que de le présenter une fois bouclé, les associations ne seraient pas contraintes de retarder la procédure pour se faire entendre en attaquant le seul document administratif opposable, le permis de construire. Les pauvres architectes sont traînés dans la boue alors que ce n'est pas forcément leur projet qui est contesté mais le programme auquel ils n'ont fait que répondre !

Remi Koltirine,
SOS Paris

Michel Riottot
président d'IDFE

DEMANDE D'ABONNEMENT

Je m'abonne à **Liaison** (un an, 10 numéros)

Nom :

Adresse :

Tél : Courriel :

Ci-joint un chèque de 25 € à Ile-de-France Environnement.

La rénovation des Halles se poursuit en ignorant les mises en garde

L'association Accomplir constate que la Ville n'a pris en compte presque aucune de ses réserves sur la manière dont est engagé le plus grand chantier de la capitale. Des procédures sont en cours pour tenter au moins de limiter la dérive financière du projet

Les premiers éléments de la Canopée, bâtiment emblématique de la rénovation des Halles, viennent de sortir de terre. Il aura fallu dix ans pour les voir apparaître : depuis l'adoption par le Conseil de Paris, fin 2002, de la délibération qui devait lancer le projet. Du côté du jardin, l'aire de jeu censée remplacer le mythique Jardin Lalanne accumule les retards et l'équipe en charge de sa réalisation va se voir imposer des pénalités.

Sur ce qui reste de la place Cassin, la « Grosse Tête » attend sans impatience le nouvel aménagement dans lequel elle devrait trouver place, un escalier avec quelques gradins face au transept de Saint-Eustache. Dans le sous-sol, le parking Berger a été neutralisé pour permettre de préparer le chantier d'extension de la salle d'échange du RER. Devant le Novotel, l'ancienne trémie d'accès au parking de l'hôtel est déjà en chantier depuis plusieurs mois : elle doit être remplacée par des escalators qui permettront de rejoindre directement la gare souterraine.

Huit ans de concertation

Accomplir, l'association des habitants du quartier, est l'une des seules à avoir survécu à une concertation marathon qui a duré huit ans, de 2003 à 2010. La plupart des participants se sont découragés en raison de son absence quasi-totale d'impact sur le projet. Le seul gain incontestable de la concertation est d'avoir obtenu la conservation d'un espace vert de 4,3 hectares au-dessus de la dalle servant de toit au centre commercial : en



© Accomplir

Etat du chantier fin juillet 2012, avant que la Canopée recouvre le tout.

2004, trois projets sur quatre y prévoyaient des bâtiments.

Aujourd'hui, désabusée, l'association attend la fin du projet, prévue pour 2016, pour en faire l'évaluation, non seulement à la livraison, mais aussi deux ans plus tard. Elle souhaite ainsi pouvoir observer les nouveaux usages qui se mettront en place et la fonctionnalité des aménagements et constructions.

Un exemple : la partie centrale de la Canopée, ce grand toit qui couvrira le « cratère » du Forum des Halles, devait être « légère et transparente ». L'obligation de laisser la moitié du toit à ciel ouvert pour permettre le désenfumage du cratère en cas de sinistre a conduit les architectes à le découper en 13 « ventelles » qui se redressent au-dessus du cratère. Résultat, il risque de pleuvoir entre les ventelles mais surtout, la structure métallique s'annonce beaucoup plus lourde et opaque qu'initialement. L'association craint que l'espace situé au-dessous doive être éclairé à l'électricité jour et nuit, alors qu'aujourd'hui c'est un puits de lumière naturelle.

L'association agit désormais dans trois domaines. Le premier est la participation au comité de

suivi du chantier, afin de faire remonter les plaintes des riverains liées aux nuisances des gigantesques travaux qui occupent tout le site (bientôt 1 000 personnes y travailleront simultanément). L'association lutte par ailleurs contre la dérive financière du projet à travers un recours contre l'avenant de 28 % accordé aux architectes de la Canopée (dont le coût total est passé de 120 millions d'euros en 2007 à 216 en 2010). Un deuxième recours vise le protocole financier signé par la Ville pour vendre au promoteur Unibail le Forum et une partie de l'espace public des Halles.

Enfin, l'association continue à publier la Lettre d'Accomplir, un bulletin mensuel distribué à 1 600 exemplaires sur le marché du quartier et envoyé à plusieurs milliers de destinataires par courriel : c'est le seul support régulier d'information indépendante sur le projet des Halles. A l'issue du projet, elle entend aussi tirer un bilan de la concertation « made in Paris », très loin des promesses de démocratie participative de 2001.

Association Accomplir

www.accomplir.asso.fr

La construction de nouvelles tours n'est pas la solution pour la capitale

La municipalité relance de nombreux projets d'immeubles de grande hauteur dans plusieurs quartiers de la ville. Avec le risque de défigurer un paysage urbain remarquable. Et sans mesurer les problèmes économiques et écologiques que présente ce type d'habitat

Partout dans le monde, le développement des grandes villes se heurte à la difficulté de concilier la conservation du patrimoine ancien, le respect du paysage urbain, et les exigences de la vie moderne. Paris n'échappe pas à ce problème. La capitale est enfermée dans des limites administratives et géographiques fixées en 1860. Elle est une des grandes villes les plus denses du monde et la surface d'espaces verts par habitant y est particulièrement faible. La ville manque de terrains pour construire des logements et des équipements collectifs.

La mairie de Paris croit avoir trouvé une solution en relançant l'idée de la construction de tours. Mais la majorité des Parisiens n'en veut pas. Ce refus n'était pas la manifestation conservatrice et frileuse de bourgeois privilégiés ou de bobos, soucieux de protéger leur entre-soi en maintenant un prix du logement inabordable par les autres, mais le désir que le développement de Paris se fasse à l'échelle humaine et dans le respect du Paris qui nous a été légué.

Un Paris à échelle humaine

Le retour des tours n'est ni une fatalité ni une nécessité de la modernité. Washington, la capitale fédérale des Etats-Unis, est limitée en hauteur dans sa totalité tout comme le sont Rome et dans une moindre mesure New Delhi. Le débat n'est pas seulement d'ordre esthétique, d'autant plus qu'en la matière il s'agit souvent seulement de questions de modes. Si des millions de touristes viennent chaque année visiter Paris ce



Crédits : D.R.

n'est pas pour y chercher un succédané de Manhattan ! Et en inscrivant les berges de la Seine au patrimoine mondial de l'humanité, l'Unesco a voulu souligner le caractère exceptionnel et homogène du paysage parisien.

Depuis plusieurs décennies, la population parisienne a tendance à diminuer en raison notamment du coût et du manque de logements neufs et de l'insuffisance de constructions nouvelles accessibles. Les activités artisanales et industrielles ainsi que le petit commerce ont été chassés par les bureaux. Paris se transforme progressivement en ville-dortoir de luxe, ville administrative de prestige et en site à vocation touristique. Les tours d'habitation n'apportent aucune solution à cette évolution. Leur coût de construction et les charges d'entretien les condamnent à devenir, en l'absence de subventions, des immeubles de luxe. Mais les tours en projet aujourd'hui à Masséna, aux Batignolles et porte de Versailles avec la Tour Triangle, sont pour l'essentiel des tours de bureaux, abritant parfois des hôtels, et

Projet « Duo » prévu pour 2018 avec deux tours de 175 et 115 mètres, dans la ZAC Paris/Rive Gauche (13^e)

La Tour Triangle qui doit culminer à 180 mètres serait construite sur l'emprise du Parc des Expositions de la Porte de Versailles (15^e).

non pas des logements. Leur desserte par les transports en commun est insuffisante.

Ce n'est pas en végétalisant les tours ou leurs abords qu'on les rend écologiques. Les tours sont de grandes consommatrices d'énergie. L'expérience a montré qu'elles sont aussi un héritage empoisonné pour les générations futures car elles nécessitent une remise aux normes, voire leur destruction, au bout de 40 ans. La conception française des tours a démontré ses insuffisances comme en témoigne l'échec du Front de Seine dans le 15^e arrondissement.



Crédits : D.R.

La modernité ne passe pas par la destruction du bâti historique dont les qualités de construction, d'isolation, d'habitabilité, d'humanité ne sont plus à démontrer. Etre moderne à Paris ce n'est pas promouvoir une architecture de rupture avec des tours aux formes audacieuses, même si on se retranche derrière la notoriété de grands architectes. Il n'est bien sûr pas question de défendre le pastiche mais toute architecture contemporaine doit s'intégrer harmonieusement dans le bâti existant et avoir pour premier souci la qualité de vie et la dimension humaine.

Olivier de Monicault

président de SOS Paris - <http://sosparis.free.fr>

Le contre-projet pour Roland-Garros qui préserve le jardin des serres d'Auteuil

Face à la mairie de Paris et à la Fédération française de tennis, plusieurs associations ont mis au point un programme qui préserve la richesse naturelle et architecturale de cet espace voisin du site où se déroulent, une fois par an, les Internationaux de France

L Pas question de laisser le jardin botanique des serres d'Auteuil être annexé par le stade de tennis de Roland Garros ! Le Conseil de Paris a adopté en juillet la révision simplifiée de son PLU pour permettre l'extension du site. Une trentaine d'associations de défense du patrimoine et de l'environnement soutenues par l'omios, le conseil international des monuments et des sites représentant l'Unesco, ont présenté un contre-projet afin de préserver l'intégrité du jardin botanique des serres d'Auteuil. Les Vieilles maisons françaises (VMF) et la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France (SPPEF), soutenues par France Nature Environnement, contestent le projet de la mairie de Paris et de la Fédération française de tennis (FFT). Elles dénoncent d'abord la destruction, pour permettre la construction d'un stade de 4 950 places, des neuf serres chaudes qui abritent 10 000 plantes, cinq collections végétales classées et des espèces rarissimes.

Face à la FFT

Les associations refusent la démolition des quatre serres techniques construites en 2003 ainsi que la disparition du court n°1 de 3 800 places construit en 1981, ainsi que la transformation des bâtiments classés de l'Orangerie et du Fleuriste municipal en locaux commerciaux destinés à la FFT. Elles déplorent l'absence d'infrastructures de transports en commun et de parkings pour accueillir les spectateurs supplémentaires. Elles dénoncent la privatisation de l'avenue Gordon Bennett, artère



© Julie Popelin

Économie du contre-projet (en millions d'euros)

Le projet FFT		Le contre-projet	
• Destruction du court n°1	3,8	• Conservation du court n°1	0
• Construction d'un stade de 4 950 places dans les serres d'Auteuil	40	• Conservation des serres	0
• Destruction des serres techniques et chaudes, déménagement des plantes et construction des nouvelles serres	5	• Couverture partielle de l'A13 sur 4 000 m ²	27,6
• Show court de 2 000 places	10	• Show court de 3 500 places	17,5
TOTAL	58,8	TOTAL	45,1
Nombre de places créées : 3 150		Nombre de places créées : 3 500	

Serres chaudes refaites entre 1977 et 1986 entièrement automatisées, véritable bijou technologique menacé

« indispensable aux Boulonnais », ainsi que la privatisation d'un quart du jardin botanique, pour 9 semaines de tournoi sportif. L'extension de Roland-Garros pourrait facilement être mise en œuvre, selon les associations, sans toucher au jardin botanique. Le court n°1 serait conservé. « Le détruire et le remplacer serait une dépense aussi considérable qu'inutile », selon Philippe Toussaint des VMF. Son maintien rendrait inutile toute construction dans le jardin botanique. La couverture de l'autoroute A 13 sur 4 000 mètres carrés au nord du site permettrait d'installer cinq courts d'entraînement et, avec près de 10 000 mètres carrés supplémentaires, la prolongation de cette dalle autoriserait d'autres extensions dans l'avenir. La place des Mousquetaires serait maintenue au cœur de

Roland Garros, entre les courts Suzanne-Lenglen et Philippe-Chatrier, et non à une extrémité du site comme le prévoit le projet actuel. Elle prendrait ainsi la place des courts transférés sur la dalle au-dessus de l'autoroute A13. Les associations proposent la construction d'un nouveau stade de 3 000 places au Fonds des Princes, offrant ainsi un nombre de places globalement supérieur au projet actuel. L'ouverture de discussions avec la mairie de Paris et la FFT a été refusée pendant la concertation et la première enquête publique. La Ville de Paris et la FFT repoussent toute contre-proposition. Elles estiment que le coût de 250 millions d'euros pour la couverture de l'autoroute est trop élevé. Mais les VMF et la SPPEF avancent un chiffre dix fois inférieur « en se basant sur les travaux de couverture du boulevard périphérique aux portes des Lilas et de Vanves et sur les chiffres fournis par la Ville de Paris ».

Un patrimoine exceptionnel

Des recours ont déjà été déposés par les associations. « L'ensemble du jardin botanique des serres d'Auteuil, est triplement protégé et reconnu en raison de son intérêt exceptionnel » souligne Alexandre Gady, au nom de la SPPEF. « Il est classé monument naturel et site pittoresque depuis 1957. La totalité du jardin et certains bâtiments sont inscrits sur l'Inventaire supplémentaire des monuments historiques. Le label « Jardin botanique de France et des pays francophones » lui a été attribué en 1998. »

Agnès Popelin

porte-parole des associations Ensemble pour un autre Roland Garros

La Ville aménage les Batignolles en oubliant ses ambitions d'origine

Entre amertume et désillusion, l'association déCLIC 17/18 voit ses propositions ignorées. Les habitants de ce quartier du 17^e arrondissement avaient pourtant accueilli avec enthousiasme les projets de la ville pour cette ZAC de 50 hectares

Les Batignolles se métamorphosent. Ce nouveau quartier du 17^e arrondissement se dessine peu à peu. La première tranche du parc Martin Luther King connaît un franc succès depuis son ouverture en décembre 2008. Des immeubles sortent de terre. Le parking de la rue Cardinet a été inauguré au printemps 2012... Mais étrangement, plus le quartier prend forme, plus les inquiétudes augmentent chez les riverains alentours.

Depuis le début du projet, l'association déCLIC 17/18 participe avec enthousiasme à la concertation mise en place par la mairie de Paris pour l'aménagement des 50 hectares cédés à la Ville par la SNCF. Ce nouveau quartier se veut exemplaire en matière de développement durable. L'idée est née en 2002, après l'échec de Paris pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2012. Le village olympique devait être construit sur ces friches industrielles. L'aménagement prévoit la création d'un parc biotope de dix hectares, de logements mixtes, de bureaux, d'équipements publics...

Propositions sans lendemain

Mais, après presque trois ans de concertation, le bilan est mitigé. Les participants, habitants et associations, ressentent une certaine frustration. Beaucoup d'entre eux ont le sentiment que les décisions étaient déjà prises. Plus grave encore, nombreux sont ceux qui ont l'impression qu'aucune, ou presque, de leurs propositions n'a été retenue. Ils ne perçoivent pas en quoi les nombreux ateliers dans lesquels ils se sont largement investis, ont pu modifier en quoi que ce soit le projet initial.



© Paris Batignolles Aménagement

Par ailleurs, un doute est apparu quant au respect des objectifs environnementaux. Les projets architecturaux considéraient le cahier des charges (récupérateur d'eau, consommation d'eau, panneau photovoltaïque, isolation thermique et phonique) comme un handicap économique et non comme un défi au point que certains n'ont pas hésité à modifier discrètement quelques chiffres. Les projets architecturaux sont moins innovants que prévus. Rares sont ceux qui affichent une réflexion sur les futurs occupants, sur les évolutions de leurs besoins en matière d'espaces collectifs. La forte rentabilité de l'opération apparaît une fois de plus comme le nerf de la guerre.

En 2011, la décision de l'Etat d'installer la cité judiciaire et le Tribunal de grande instance au nord de la ZAC a augmenté les inquiétudes. L'objectif du nom-

A l'est des voies accédant à Saint-Lazare, dans la traversée du 17^e arr., une ZAC de 50 ha incluant une cité judiciaire

bre de logements n'a été atteint qu'au prix de la densification. Et surtout, les transports prévus pour desservir le quartier sont très largement insuffisants, malgré la prolongation de la ligne 14 du métro, effective au mieux en 2017. Par ailleurs, la circulation automobile est déjà au bord de la saturation, non seulement sur les deux grands axes des avenues de Clichy et de Saint Ouen, mais aussi dans toutes les petites rues avoisinantes.

Un projet revu à la baisse

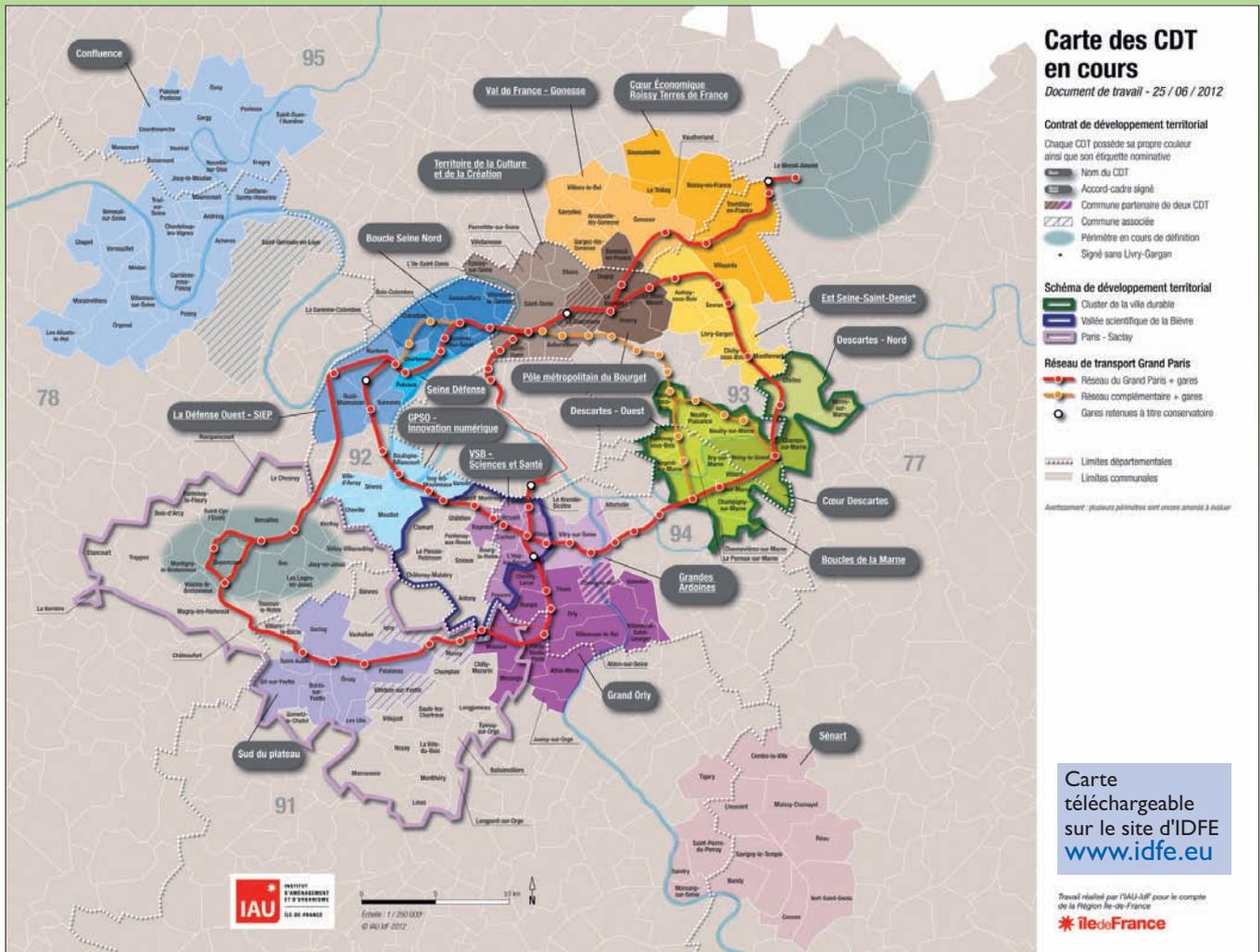
De son côté, les ambitions de la mairie de Paris semblent largement revues à la baisse. Les voies ferrées qui devaient être recouvertes pour accueillir le village olympique ne le seront plus. Le réseau de collectes d'ordures ménagères par l'aspiration des déchets en sous-sol, puis évacués par train, est-il encore à l'ordre du jour ?

La concertation elle-même connaît de nombreuses difficultés. Aucune réunion n'a eu lieu pendant plus de six mois. L'assemblée annuelle de la concertation en présence des élus et des habitants a été annulée pour la deuxième année consécutive. Puis, sans aucune explication convaincante, des réunions ont été reprogrammées en juin et en juillet, pendant les congés. Les habitants et associations ne sont plus autorisés à donner leur avis sur les choix architecturaux. Aux Batignolles, l'amertume a malheureusement quelque peu remplacé l'enthousiasme de départ.

Association DéCLIC 17/18

3 rue Etienne Jodel 75018 Paris
www.declic1718-paris.org

Projet de contribution au dossier du SDRIF 2013



Rappel des positions récentes prises par IDFE

IDFE a donné un avis globalement favorable au projet de SDRIF approuvé en septembre 2008 par le Conseil régional, après quatre années d'une réelle concertation.

IDFE s'est déclarée clairement défavorable à l'orientation de la loi du Grand Paris de renforcer la concentration de la population et des moyens de recherche, d'innovation et de développement économique nationaux sur l'agglomération centrale francilienne.

L'emprise de l'Etat sur l'aménagement régional de l'Île-de-France

Utilisant l'outil traditionnel des OIN, et celui beaucoup plus récent du contrat de développement territorial (CDT) créé par la loi du Grand Paris, l'Etat, dans son document « Note d'enjeux de l'Etat » de mars 2012, définit un

ensemble de pôles stratégiques et de CDT que le projet de SDRIF 2013 devra intégrer.

Huit concernent le cœur d'agglomération : les CDT de la Défense et les deux Seine, de la boucle nord des Hauts-de-Seine, le CDT Plaine Commune et Saint-Ouen, les deux CDT du Bourget et de l'Est de la Seine-Saint-Denis, les CDT des Grandes Ardoines et du Campus sciences et santé, le CDT Grand Paris Seine ouest.

Mais 9 élargissent l'emprise de l'agglomération centrale : les 2 CDT du cluster scientifique du plateau de Saclay, le CDT du Grand Orly, les 3 CDT du cluster Descartes (la ville durable), les 3 CDT du Grand Roissy (Cœur économique Roissy Terres de France, Val-de-France-Gonesse-Bonneuil, et Le Mesnil-Amelot).

A quoi sert un SDRIF ?

A la différence des autres régions françaises qui ne peuvent élaborer qu'un schéma régional d'aménagement du territoire (SRADT) définissant des orientations sans valeur prescriptive, l'Île-de-France peut élaborer un schéma régional d'aménagement et d'urbanisme qui est prescriptif, c'est-à-dire qu'il s'impose aux documents d'urbanisme comme les schémas de cohérence territoriale (les SCOT intercommunaux) et les plans locaux d'urbanisme (PLU). A la différence des précédents qui étaient élaborés sous l'autorité de l'Etat, le SDRIF est maintenant élaboré par le Conseil régional en collaboration avec l'Etat qui définit un « porter à connaissance » et une note d'enjeux présentant les points qu'il veut voir pris en compte dans l'élaboration du SDRIF. Le projet de SDRIF ne peut être mis en application qu'avec l'accord de l'Etat par décret en Conseil d'Etat.

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 inter banlieues, 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'Ile-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 reconverter 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 (NO_x, 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

© Cardeb

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 consomma-

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.

Le schéma directeur du RER A à la recherche de financements

Un vaste plan de modernisation est engagé en faveur de la ligne la plus fréquentée de la région, qui souffre de graves problèmes. Mais les associations d'usagers soulignent les délais trop importants pour le mettre en œuvre et s'inquiètent des investissements nécessaires

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) vient d'adopter le schéma directeur du RER A. Il s'agit d'un vaste plan de modernisation destiné à améliorer durablement le fonctionnement de cette ligne empruntée chaque jour par plus d'un million de voyageurs. Après la mise en service progressive des nouvelles rames à double étage, commencée en décembre 2011, le document de 156 pages vise à organiser et coordonner les actions de la SNCF, de la RATP et de Réseau ferré de France (RFF). La ligne A du RER traverse d'est en ouest l'agglomération parisienne. Elle relie Saint-Germain-en-Laye, Cergy et Poissy à l'ouest, à Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée à l'est, en passant par le cœur de Paris. Longue de 109 kilomètres, elle est exploitée à 80 % par la RATP et à 20 % par la SNCF (dont les infrastructures sont gérées par RFF). Depuis une dizaine d'années, le service se détériore notablement, du fait notamment de la saturation de l'infrastructure.

Qualité de service

Elaboré par la RATP à la demande du Stif, en coordination avec la SNCF et RFF, le schéma directeur permet d'améliorer la qualité du service en conjuguant des progrès sur l'exploitation et la maintenance de la ligne, avec des investissements, à court, moyen et long termes. 630 millions d'euros sont prévus pour améliorer l'infrastructure et 240 millions d'euros pour le matériel roulant, à des horizons allant de 2017 à 2022.

Les premières mesures immédiates portent sur une meilleure exploitation de la ligne gérée à la fois par la RATP et la SNCF. À terme, la création d'un centre de commandement unique est envisagée. Pour fluidifier les parcours et garantir le respect des horaires, le pilotage automatique sera mis en place sur le tronçon central de la ligne. La suppression du changement systématique de conducteur à Nanterre-Préfecture, à la jonction des zones RATP et SNCF, est également à l'ordre du jour.



Parallèlement, le renouvellement du matériel roulant se poursuit. Commandées en 2009 par la RATP et financées à part égale par l'opérateur et le Stif, les 60 nouvelles rames à double niveau sont mises en service à raison de deux par mois. Dix huit circulaient déjà à fin juin. Elles peuvent accueillir 2 600 voyageurs contre 1 684 actuellement. 70 autres rames viennent d'être commandées par la RATP, pour un montant de 1,549 Md€. Elles seront livrées entre 2014 et 2017. A cette date, ne circuleront plus sur la ligne que des rames à double étage, ce qui d'après l'opérateur augmente la capacité de transport de la ligne A de 30 %.



L'Association des usagers des transports d'Ile-de-France (AUT) se félicite de l'adoption par le Stif de ce schéma directeur du RER A. Elle considère toutefois que les délais annoncés sont trop longs : rien n'est prévu avant 2017 et certains travaux comme l'aménagement du terminus de Chessy est reporté à 2022. Elle relève que les besoins d'investissement, hors matériel, sont estimés à 630 millions d'euros mais ne sont pas du tout financés. L'AUT « demande à l'Etat et à la Région de trouver rapidement les budgets correspondants ».

Enfin, l'AUT se déclare préoccupée par la saturation de la ligne, malgré les nouvelles rames et les aménagements prévus. Elle pointe la trop forte progression des déplacements Est-Ouest, du fait de la concentration des bureaux à l'Ouest. Les administrateurs du Stif ont également émis le vœu que « la modernisation du RER A telle que prévue par le schéma directeur soit fortement articulée avec une logique d'aménagement du territoire, fondée sur le rééquilibrage à l'est du développement de l'Ile-de-France ». C'est justement l'un des objectifs du Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), en cours de révision.

Jean-Claude Parisot
rédacteur à Liaison

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 maintenant 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)

La loi sur les sites classés assure une réelle protection

Malgré son ancienneté, ce texte a montré son efficacité pour près de 3 000 sites en France. Les associations jouent un rôle essentiel pour demander le classement de nouveaux sites et pour participer à la gestion de ceux qui le sont déjà



Virginie Chabrol, PNR haute vallée de Chevreuse

Le classement des sites par l'Unesco au titre du patrimoine mondial fait grand bruit. Mais le classement des sites en application de la loi de 1930 reste bizarrement inaperçu : il constitue pourtant une protection juridique beaucoup plus efficace. Il existe en France près de 3 000 sites classés (soit environ 880 000 hectares) et 4 800 sites inscrits dans toutes les régions. Le tout représente environ 4 % du territoire national. L'Ile-de-France arrive en tête avec plus de 7 % de son territoire protégé à ce titre.

Les juristes eux-mêmes s'émerveillent de la longévité et de l'efficacité de la loi sur les sites. Comme le dit Yves Jégouzo, professeur de droit à la Sorbonne, « on est encore frappé par la concision du législateur de la IIIe République (...) La législation sur les sites est un îlot de stabilité et de concision au milieu d'un océan de réformes de plus en plus prolixes ». Marc Dandelot, conseiller d'Etat, souligne de son côté que « la jurisprudence relative à la législation de 1930 (...) tend à donner à la loi le maximum d'effets dans l'intérêt de la protection des sites ».

Les acteurs du classement constituent une remarquable chaîne pour protéger les paysages qui appartiennent au patrimoine national. Avant la création en 1971 d'un ministère de l'Environnement, la direction des Beaux-Arts, au sein du ministère de l'Instruction

Le vallon du Pommeret fait partie du site classé de la vallée de Chevreuse. Le classement par décret du 7 juillet 1980 a permis de détourner depuis 32 ans la menace récurrente d'y faire passer l'autoroute A12.

publique puis de la Culture, était chargée de faire appliquer une loi née en réalité en 1906 et calquée sur celle protégeant les monuments historiques. Le premier poste d'inspecteur général des monuments historique chargé des sites et des paysages est créé en 1936.

A partir de 1971 et sous l'impulsion du premier ministre de l'Environnement, Robert Poujade, des sites plus vastes ont été classés. La politique de la Direction de la nature et des paysages, fondue récemment dans la Direction de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN), s'appuie au niveau central, sur le travail du Bureau des Sites, et au niveau régional sur celui des Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) et des Inspecteurs des sites. En Ile-de-France en particulier, ces services ont entrepris le classement systématique des vallées ayant conservé leurs qualités patrimoniales et paysagères, afin de sauvegarder des espaces naturels devenus rares.

Les associations jouent un rôle irremplaçable pour demander le classement de nouveaux sites, ou les défendre lorsqu'ils sont classés. Car même si l'autorisation de travaux en site classé doit garder un caractère exceptionnel et dépend, heureusement, du ministère au niveau central, les pressions politiques

sont telles qu'elles peuvent parfois passer par-dessus l'opposition ou les réserves de l'administration.

Comment ne pas être révolté, par exemple, dans le cas du site classé du bois de Boulogne, par l'empiètement réalisé par la construction de la fondation Louis Vuitton avec son « nuage » de 40 mètres de haut, ou par les extensions successives de Roland Garros ? Ou, dans le cas du site classé des murs à pêches de Montreuil, par les menaces d'urbanisation du PLU même si celui-ci a été annulé sur recours associatif.

Les associations d'Ile-de-France déplorent que les sites classés soient trop souvent considérés par les collectivités locales comme de simples réserves foncières pour réaliser infrastructures, équipements publics et opérations d'urbanisme à moindre frais, surtout dans des zones densément urbanisées. Il conviendrait au contraire que ces espaces soient considérés avec le respect dû aux quasi sanctuaires dont la loi leur confère le statut, et remis en valeur chaque fois que c'est possible.

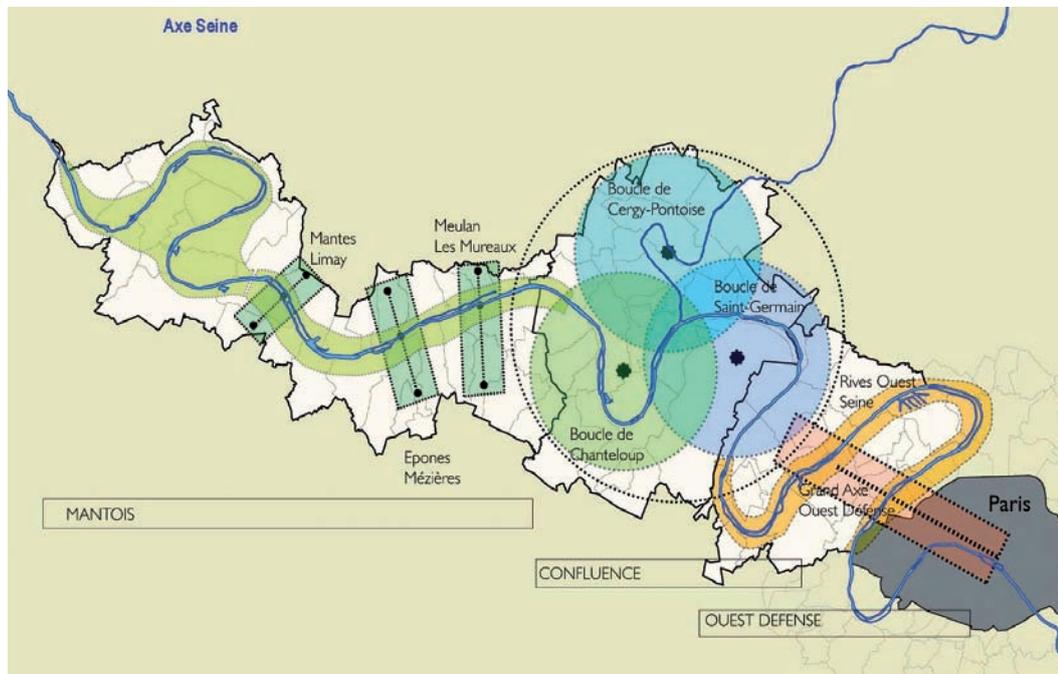
Catherine Reinaud

IDFE

Pour en savoir plus lire et télécharger sur le site du ministère de l'Ecologie le numéro hors série de la revue du ministère d'octobre 2011 : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pour_memoire_hs_2010-12.pdf

L'urbanisation et les infrastructures mettent en danger les équilibres le long de la Seine

Devant les innombrables projets sur le secteur, les associations demandent l'arrêt de projets démesurés en zones sensibles. Elles exigent un développement et des activités économiques compatibles avec l'environnement



Source : Commune de Maurecourt d'après étude EPAMSA

zones agricoles de proximité péri-urbaines, maraîchages, cultures bio : des zones agricoles qui doivent être considérées comme un atout économique à part entière. Elles souhaitent une restauration et une préservation des milieux naturels dégradés, le maintien des couloirs écologiques et des réservoirs de faune et de flore afin de préserver la biodiversité, en particulier pour les espèces menacées (oiseaux nicheurs en zones humides ou sur les pelouses et friches sèches).

Protéger les zones agricoles

Les menaces d'urbanisation massive se précisent dans le secteur de la confluence Seine-Oise. Plus de 6 000 logements sont prévus dans le Mantois. Les projets se multiplient en Val de Seine, de Limay à Gargenville, à Epône, à proximité de la base de loisirs de Verneuil, à Poissy, dans le centre-ville de Carrières-sous-Poissy, à Achères... Près de 500 000 habitants sont ainsi prévus d'ici à 2020 dans la zone de confluence Seine-Oise, dans le cadre du Grand Paris.

À Verneuil, des zones auparavant classées agricoles ou naturelles seraient, selon le futur PLU de la commune, « valorisées ». Le « cœur vert » de la boucle de Chanteloup, qui était promis à une agriculture rentable tournée vers les agromatériaux et la biomasse, est une zone qui risque d'être amputée par le nouveau PLU de Triel.

Préserver les espaces naturels

Les infrastructures nouvelles se multiplient avec le projet de l'A104 entre la Confluence et l'A13, la liaison RD30-RD190 à 2 fois 2 voies entre Achères et Triel, la liaison autoroutière sur le plateau de la Mauldre, la liaison LGV Paris-Normandie en boucle de Chanteloup, à Ver-

neuil-Vernouillet et sur les terres agricoles entre l'A13 et la Seine, le projet de deux ports démesurés sur 420 hectares non encore urbanisés à la confluence de la Seine et de l'Oise.

Des réservoirs de biodiversité sont menacés en Val de Seine. Des continuités écologiques ne sont plus respectées en boucle de Chanteloup et à Verneuil. Des forêts sont menacées à Verneuil et à l'Hautil, l'urbanisation continue le long du CD22 prévue au PLU de Triel, actuellement en zone verte. La continuité paysagère et de liaison douce sur la totalité des berges entre Andrésy et Triel risquent d'être interrompues par le projet de port urbain à Triel.

Les zones sensibles des îles de la Dérivation, de Migneaux, de l'étang de la Galiotte à Carrières-sous-Poissy et Poissy risquent d'être sacrifiées par l'emprise de la future A104 dans ces secteurs. Le futur parc départemental de Carrières-sous-Poissy pourrait devenir un « lunaparc déguisé ».

Les associations locales demandent l'arrêt d'une urbanisation démesurée en zones sensibles, tout particulièrement en lisière des surfaces boisées. Elles veulent une protection effective des

Pour améliorer la qualité et la biodiversité des paysages, elles exigent des activités économiques compatibles avec l'environnement, l'aménagement du cheminement des bords de fleuves et rivières. Elles veulent que soient revus les projets d'infrastructures autoroutières, ferroviaires et fluviales avec un schéma de cohérence écologique compatible avec le nouveau SDRIF et le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France.

Les associations souhaitent que soit établi un plan d'artificialisation des sols, en particulier pour les parkings importants, un état des décharges autorisées, y compris pour les déchets inertes du BTP et un état d'entreposage de matériaux. Selon elles, les zones ouvertes de Seine aval ne doivent plus être considérées comme des réserves foncières, matière première de l'urbanisation. Celles-ci doivent être un élément essentiel du cadre de vie pour l'ensemble des populations.

Claude Loiseau

président du Comité de sauvegarde de Chanteloup-les-Vignes et environs et vice-président du Collectif d'associations pour l'environnement en Seine-Aval (CAPESA)

Du bon usage d'une commission pour préserver les espaces agricoles

La directrice départementale des territoires veut enrayer la destruction des terres cultivées. Pour inciter les élus locaux à éviter ce grignotage, elle utilise toutes les ressources d'une commission devant laquelle sont présentés une partie des projets d'urbanisation

La prise de conscience de la nécessité de préserver les espaces agricoles accompagne paradoxalement l'accélération de leur destruction. Lotissements « tartinés au kilomètre », multiplication effrénée des zones commerciales ou logistiques, espaces de loisirs disproportionnés envahissent les terrains entre les villes de la région...

Dans l'Essonne, Marie-Claire Bozonnet, directrice départementale des territoires, veut enrayer ce phénomène et inciter les élus territoriaux à agir autrement. Depuis septembre 2011, elle préside la commission départementale de consommation des espaces agricoles (CDCEA). Issue de la loi de modernisation agricole et définie comme un outil de préservation du foncier, cette commission n'a qu'une mission consultative. Mais elle peut aussi jouer un rôle pédagogique auprès des élus qui considèrent toujours les terres agricoles comme de simples réserves foncières.

Des avis motivés

La CDCEA associe des représentants des collectivités territoriales, de l'Etat, des agriculteurs, des propriétaires fonciers, des notaires et des associations agréées de protection de l'environnement. Elle doit être consultée sur toute question relative à la régression des surfaces agricoles. Mais elle peut également s'autosaisir quand elle le juge nécessaire, notamment sur les permis de construire en zone agricole. Elle peut aussi élaborer des documents sur les moyens de contribuer à la limitation de la



Catherine Giobellina

Une zone pavillonnaire en Essonne

consommation de l'espace agricole. La CDCEA de l'Essonne se réunit presque tous les mois. Les maires ou les présidents d'établissements publics de coopération intercommunale sont invités à présenter leurs projets qui sont ensuite débattus et soumis au vote de la commission. Si l'avis est défavorable ou comporte des réserves trop importantes, les intéressés sont invités à se plier à un nouvel examen.

La préfecture de l'Essonne publie sur son site internet* le planning et les comptes-rendus des réunions. Même si les avis rendus ne sont que consultatifs et pas toujours à la hauteur des attentes des associations de protection de l'environnement, celles-ci peuvent s'appuyer sur les arguments développés lors de ces réunions pour faire valoir leur point de vue lors des enquêtes publiques.

Catherine Giobellina

administratrice d'Essonne Nature Environnement
catherine.giobellina@gmail.com

* <http://www.essonne.pref.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Agriculture/Structures-Foncier-agricole/CDCEA>

Des procédures bien précises

La CDCEA doit être obligatoirement consultée sur les projets de construction, les aménagements, les installations et travaux ayant pour conséquence une réduction des surfaces situées dans les espaces autres qu'urbanisés et sur lesquelles est exercée une activité agricole ou qui sont à vocation agricole, sur le territoire des communes dépourvues de PLU et de carte communale (nouvel art. L.111-1-2 du code de l'urbanisme). Egalement, lors de l'élaboration ou de la révision de tout projet de Schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui a pour conséquence une réduction de la consommation d'espace agricole. La CDCEA doit également être consultée lors de l'élaboration ou de la révision du PLU d'une commune située en dehors du périmètre d'un SCOT approuvé et ayant pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles, ainsi que sur les projets de cartes communales (nouvel art. L.124-2 CU)

L'avis de la commission doit figurer parmi les pièces des dossiers soumis à enquête publique. Il est réputé favorable s'il n'est pas intervenu dans un délai d'un mois à compter de la saisine.

Une circulaire du 9 février 2012 précise que « la commission pourra préconiser la mise en œuvre des outils spécifiques de protection du foncier agricole que sont les zones agricoles protégées (ZAP) ou les périmètres de protection des espaces agricole et naturels périurbains (PEAN). A l'occasion de projets de grande envergure, elle pourra préconiser l'élaboration de projet d'intérêt général (PIG) à vocation de protection des espaces agricoles ».

Un projet de golf à Roissy menace les terres agricoles

Présenté comme un moyen de lutter contre l'urbanisation des environs du village, un énorme aménagement va grignoter un riche milieu naturel. Les exploitants, les propriétaires et les associations démontrent les attaques portées à l'environnement et à l'équilibre économique du secteur

Le seul moyen de préserver les environs de Roissy serait d'y construire un golf. C'est la position du maire de cette commune du Val d'Oise connue par l'aéroport Charles de Gaulle. André Toulouse (UMP) prétend que, depuis les années 1980, le risque plane de voir des promoteurs faire main basse sur les espaces naturels ceinturant le village alors même qu'il prévoit d'urbaniser 87 hectares de terre agricole.

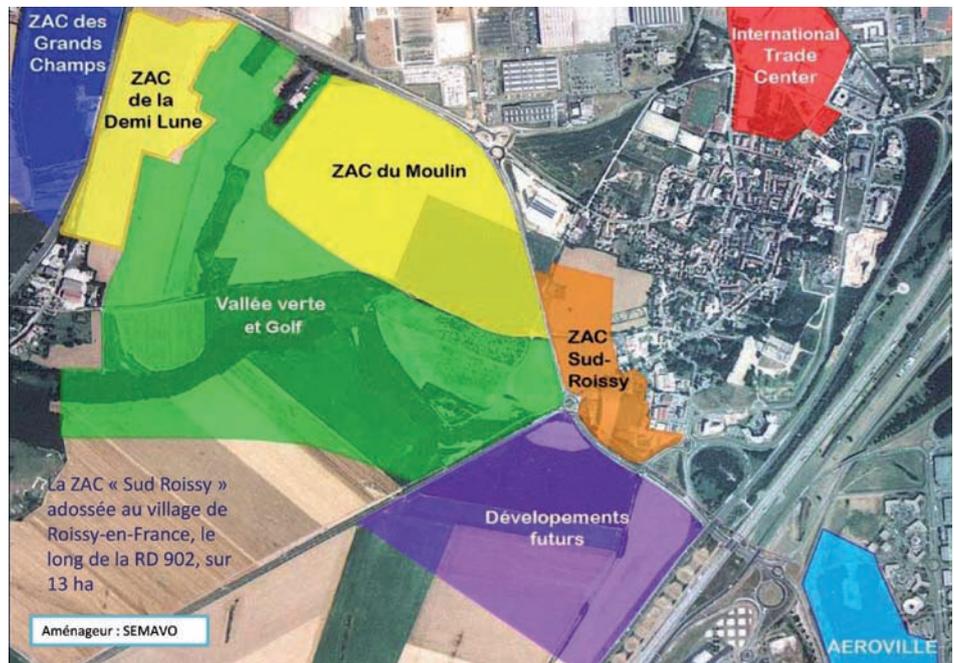
Pourtant le site mis en cause par la commune, 90 hectares dans le vallon de Vaud'Herland, est déjà protégé par le classement agricole des terrains dans le POS de la commune et dans le schéma de cohérence territoriale. Ces mesures ont d'ailleurs permis d'écarter tout projet d'urbanisation sur le secteur.

Alibi

Les menaces brandies par le maire ont cependant permis d'inscrire le projet dans le PLU de 2008, avec trois zones d'activités économiques en bordure du terrain de golf et une autre en projet au sud. En réalité ce golf sert de vitrine pour attirer les investisseurs afin d'urbaniser cinq zones d'activités (117 ha), soit une surface de 210 hectares empiétée en zone agricole.

A la suite de l'enquête d'utilité publique, lancée à la demande du maire et de la communauté de communes de Roissy-Porte de France, le projet a été lancé. Des recours de la Chambre d'agriculture, des exploitants agricoles, des propriétaires des terrains concernés et de l'association Val-d'Oise Environnement demandent au tribunal administratif d'annuler l'arrêté d'utilité publique.

Pour les opposants au projet, le golf n'est qu'un alibi. Il constitue, comme bien souvent le cheval de Troie d'un vaste aménagement d'ensemble pour accaparer les



Carte extraite du document « Projets économiques de Roissy Développement », réunion publique, Louvres, octobre 2011

terres agricoles et monter un projet immobilier. Ainsi, le projet qui prétend préserver l'environnement comprendra de nombreuses constructions et activités incompatibles avec celui-ci : un club house de 2 700 mètres carrés avec restaurant, lounge bar, espace de séminaires, boutiques, piscine, spa, parking géant et stand de tir. Il y sera adjoint une académie de golf, un *practice* couvert de 30 places et des bâtiments techniques.

Le besoin d'un tel espace de loisirs n'est pas prouvé car il en existe déjà cinq à proximité de Roissy dont un à 4 kilomètres et quatre à 10 kilomètres.

Ce projet risque de priver une dizaine d'agriculteurs de leur outil de travail. L'urbanisation totale du site s'oppose au Grenelle de l'environnement qui prévoit de lutter contre la diminution des surfaces agricoles et naturelles. Les terres menacées sont parmi les plus productives de France avec 100 quintaux de blé à l'hectare contre 64 pour la moyenne nationale, indispensables pour compenser les

Localisation des grands projets 2010-2013 à Roissy

sécheresses de plus en plus fréquentes et l'augmentation des populations. Cette nouvelle phase d'urbanisation ne serait pas réellement créatrice d'emplois, mais au contraire détruirait tout un secteur de production existant. Par ailleurs, les eaux de ruissellement récupérées étant insuffisantes, le projet de golf prévoit également une station de pompage dans la nappe phréatique alors que des restrictions sont régulièrement imposées aux populations. Un système d'arrosage intégrant engrais, herbicides, fongicides et pesticides est prévu, avec pour risque de polluer l'air par évaporation et les nappes souterraines par infiltration. Une étude du Sénat, en 2003, indique qu'un hectare de golf consomme 3 800 mètres cubes d'eau par an. Les écologistes estiment ainsi que le projet est contraire à la protection de l'environnement.

Etienne Bohler

président des Amis de la Terre du Val d'Ysieux
et secrétaire de Val-d'Oise Environnement

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'Ile-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 ».

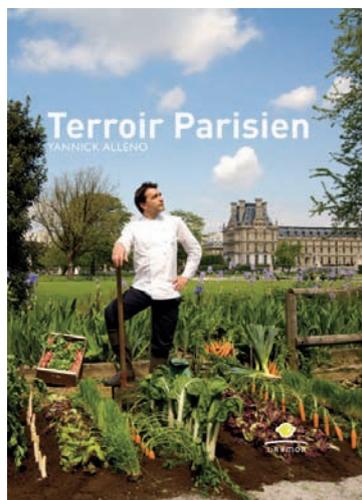
Un beau livre présenté sous forme de coffret. Il comporte un album magnifiquement illustré de recettes qui mettent en valeur, sur les grandes tables, les plus belles productions agricoles de la région. Des classiques comme l'entrecôte Bercy, la gratinée des Halles, le chou de Pontoise confit au jus, 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-Ile-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'Ile-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'Ile-de-France Environnement est décédé le 1^{er} 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 : 0412G81563
Imprimé par Imprimerie Chevillon
26 bld Kennedy, BP 136 - 89101 Sens
Imprimé sur papier 100% recyclé

idfe
ile-de-france environnement
UNION REGIONALE DES ASSOCIATIONS FRANCIENNES DE L'ENVIRONNEMENT