

# **L'ECOREGION ILE-DE-FRANCE**

## **EN 20 FICHES**

Ce document a été établi à partir du résultat d'une action d'ensemble menée au cours de l'hiver 2005-2006 par les groupes de travail thématiques d'Ile-de-France Environnement (IDFE), l'union régionale des associations franciliennes d'environnement. Ce travail avait abouti dans un premier temps à la publication par la Documentation Française en mars 2007 du livre de Pierre Merlin, ancien président d'IDFE, intitulé "l'éco-région d'Ile-de-France – une utopie constructive"

Ce travail a été repris à la demande du Conseil régional dans le cadre d'une convention triennale passée au titre d'une contribution à la vie citoyenne et démocratique en Ile-de-France. Cette convention prévoit trois phases:

- 1- déclinaison par le milieu associatif du concept d'écorégion dans un document d'exploitation aisée permettant de mener à bien les phases suivantes;
- 2- coopération avec un institut de sondage privé pour élaborer une enquête par sondage auprès des franciliens, en exploiter les résultats et les publier;
- 3- élaboration par IDFE, à partir de son document et des résultats du sondage, d'une méthode d'appropriation du concept d'écorégion par les citoyens et établissement de supports de communication de nature à obtenir leur participation

Dans ce but le document initial a été revu pour lui donner une forme plus synthétique et d'accès plus aisé en 20 fiches thématiques présentant chacune les insuffisances de la situation actuelle et les objectifs à viser pour y remédier dans le cadre de l'écorégion. Il a d'autre part été actualisé pour prendre en compte des éléments nouveaux intervenus en 2006 et 2007 et traiter deux sujets non abordés de façon explicite dans le livre précité:

- la prise en compte des scénarii du changement climatique
- le rapport santé-environnement

Le lecteur pourra aborder les différentes fiches séparément les unes des autres sans respecter l'ordre de leur présentation. Mais seule leur consultation globale donnera un panorama complet des critères de l'écorégion

## **LISTE DES FICHES**

- 1- L'évolution prévisible du climat de l'Ile-de-France et ses conséquences potentielles
- 2- Une politique francilienne de l'énergie
- 3- Les principes directeurs d'un aménagement équilibré du territoire francilien
- 4- La gestion du territoire francilien par les collectivités publiques
- 5- Démographie, besoins en logements et mixité sociale
- 6- Activités, emplois et mixité urbaine
- 7- Formes urbaines et modes de construction écologiques
- 8- Les documents d'urbanisme et leur gouvernance
- 9- Les déplacements et les modes de transport des Franciliens
- 10- La gestion durable du transport de fret

- 11- Le transport aérien et la prévention des nuisances
- 12- Une agriculture francilienne durable
- 13- Préservation de la forêt et de la biodiversité
- 14- Qualité et gestion durable de l'eau
- 15- La prévention des risques d'inondation
- 16- La qualité de l'air
- 17- La prévention des nuisances sonores
- 18- Un environnement respectueux de la santé des Franciliens
- 19- La prévention des risques technologiques
- 20- La gestion durable des déchets

Le dérèglement climatique est un phénomène admis complètement par la communauté scientifique à la suite, notamment des travaux du Groupe Intergouvernemental sur le Climat (GIEC). Sa relation avec les activités humaines fait aussi consensus. Ce sujet est suffisamment important pour que nous le traitions en préambule à nos propositions pour l'écorégion.

### **1- Les données climatiques actuelles**

L'Ile de France bénéficie comme la France, d'un climat globalement tempéré, du type océanique dégradé.

#### Le climat océanique

Le climat océanique se caractérise par des hivers assez doux et des étés relativement frais. Les pluies sont fréquentes toute l'année.

#### Le climat océanique dégradé

L'influence océanique est encore perceptible, mais, du fait de l'éloignement de la côte, elle est dégradée. Les pluies sont plus faibles.

L'Ile-de-France, et notamment Paris et sa petite couronne, sont soumis à ce climat océanique dégradé. Les précipitations y sont fréquentes mais généralement faibles (moyenne de 500 à 600 mm/an), les températures sont douces en moyenne. Janvier est le mois le plus froid avec une température moyenne de 4,7 °C : Juillet et Août sont les mois les plus chauds avec une température moyenne de 20 °C

En moyenne, il gèle 25 jours par an. La température dépasse 25 °C, 43 jours par an en moyenne.

#### Evolution récente

La température moyenne en France a augmenté d'environ 0,1°C par décennie depuis le début du XXème siècle. Si l'on extrapole cette tendance, la température a donc augmenté de 1°C sur le siècle et correspond à un déplacement moyen du climat de 200 km vers le Nord. Sur cette même période, le réchauffement planétaire moyen a atteint 0.6°C.

Toutefois, l'image d'un climat chaud se déplaçant vers le Nord est réductrice, car il existe de fortes disparités entre les périodes de la journée : les températures de fin de nuit subissent la hausse la plus nette. Cette observation est compatible avec les données planétaires : les experts du GIEC ont montré que le taux de réchauffement des minimales journalières était le double de celui des maximales.

Il existe aussi des disparités au cours des saisons et entre les régions. Le réchauffement s'accélère entre 1976 et 2003 pour atteindre en métropole 0,6°C par décennie.

Différents indices climatiques sont calculés à partir des données quotidiennes et leur analyse montre que les températures de fin de nuit sont plus élevées, les étés plus chauds, et les jours de gel moins nombreux.

La variabilité des températures diurnes a augmenté en été, ce qui se traduit par une accentuation des risques de canicules.

Au cours de XXème siècle, la pluviométrie a augmenté sur les deux tiers Nord du territoire national. Les contrastes sont plus marqués : les cumuls sont nettement à la hausse en hiver, par rapport à la saison estivale. Les événements pluvieux sont plus fréquents et durent plus longtemps. Cependant, en été, des sécheresses aggravées surviennent.

## **2- Le dérèglement climatique : les scénarii**

Selon le GIEC, le changement climatique que nous observons est relativement faible au regard du changement climatique attendu. Les experts, grâce à l'utilisation de modèles, ont construit plusieurs scénarii (intégrant les aspects socio-économiques) envisagés pour le XXIème siècle.

Alors que la planète s'est réchauffée en moyenne d'environ 0,6°C au cours du XXème siècle, ces scénarii prévoient un réchauffement moyen à l'horizon 2100 dans une fourchette comprise entre 1,4°C et 5,8°C par rapport à la température moyenne de 1990.

Ce réchauffement n'est pas réparti de façon uniforme à la surface du globe, mais se trouve amplifié dans certaines régions, notamment en hiver dans les régions polaires, ainsi qu'à l'intérieur des continents, ce qui conduit à des modifications importantes de la circulation générale de l'atmosphère et du climat de nombreuses régions.

Le réchauffement sur l'Europe, plus marqué en été et au Sud se confirme. L'augmentation des précipitations hivernales se retrouve, mais cet apport d'eau supplémentaire (humidification de l'air et des sols) n'empêche pas la diminution de la réserve en eau du sol l'été.

Météo France dispose d'un modèle de simulation numérique de l'atmosphère nommé ARPEGE, qui utilisé avec les scénarios A2 établi par le GIEC, montre que le réchauffement en France d'ici la fin du XXIème siècle, sera compris entre 3 et 3.5°C. Cette tendance serait accompagnée d'une augmentation de certains éléments extrêmes. En particulier, un été sur deux à la fin de ce siècle sera au moins aussi chaud que l'été 2003 et les fortes précipitations deviendront encore plus fréquentes en hiver et moins fréquentes en été.

Certains scénarii prévoient que le réchauffement climatique pourrait mettre un terme à la formation d'eaux froides en mer du Groenland, ce qui crée une densité maximale et une descente de ces eaux au fond de la mer. Ce phénomène affaiblirait considérablement la dérive Nord Atlantique du courant qui réchauffe les cotes de l'Europe occidentale (Gulf Stream). Mais, à cause de la rotation de la Terre, aux latitudes tempérées, les bords Est des océans bénéficient d'un climat océanique : ils sont sous l'influence des vents d'Ouest qui s'établissent entre les anticyclones subtropicaux et les zones dépressionnaires (Islande, Aléoutiennes) et qui dans leur parcours océanique puisent chaleur et humidité. La situation de l'atlantique serait comparable, à celle, actuelle, du Pacifique. On suppose alors que la Norvège connaîtrait le climat de l'Alaska et Brest celui de Vancouver. On est encore loin du climat glaciaire.

A l'horizon 2100, on pourrait voir le paradoxe suivant : un climat mondial globalement beaucoup plus chaud avec sur l'Europe occidentale un rafraîchissement climatique à l'opposé de la tendance planétaire.

### **3- Effets prévisibles et induits sur le climat de l'Ile-de-France**

A l'horizon 2030, l'effet le plus probable est un réchauffement de l'ordre de 0,2°C par décennie avec une accentuation de la pluviométrie hivernale et de la sécheresse estivale. Les épisodes caniculaires seront plus fréquents et accentueront les effets des sécheresses estivales.

Les effets induits seraient les suivants:

#### - Violences des phénomènes météorologiques

Les phénomènes violents (orages, tempêtes, etc...) seront probablement, à la fois plus marqués et plus fréquents que lors du siècle passé. La pluviométrie hivernale plus importante pourrait être la cause d'inondations plus fréquentes et de plus grande ampleur.

#### - Santé

L'augmentation de la température moyenne devrait favoriser la colonisation de l'Ile de France par des espèces d'une faune inconnue jusqu'à présent (comme les chenilles processionnaires du pin par exemple), induisant des problèmes de santé (comme des maladies virales véhiculées par des moustiques).

L'évolution climatique aura des impacts sur l'appareil respiratoire, en allongeant les périodes d'allergie, et l'effet combiné des épisodes caniculaires et du vieillissement de la population font craindre des étés de plus en plus meurtriers

#### - Energie

L'évolution combinée d'une hausse de la température, entraînant un surcroît de consommation électrique du fait du recours massif à la climatisation, et de la baisse des précipitations estivales pourraient causer des problèmes d'approvisionnement en énergie électrique, du fait que la production d'énergie nucléaire nécessite des débits d'étiage des grands fleuves importants et qu'ils risquent d'être plus faibles qu'aujourd'hui.

#### - Alimentation en eau potable

Cela modifiera aussi la fourniture d'eau potable à la population de l'Ile de France dont une grande partie est issue de l'eau des fleuves et rivières de l'Ile de France.

#### - Agriculture

L'agriculture Francilienne devra adapter ses cultures pour qu'elles soient, à la fois, plus résistantes à la sécheresse et à des épisodes caniculaires plus fréquents.

#### **4- Conclusion**

**L'Ile-de-France, qui doit s'inscrire dans le programme national de réduction des gaz à effet de serre, doit aussi, pour s'adapter à l'évolution climatique des prochaines décennies:**

- 1-mettre en œuvre des programmes de réduction de la consommation énergétique, aussi bien dans le domaine de l'habitat que dans celui des transports;**
- 2 développer les énergies renouvelables pour être moins dépendante de l'énergie nucléaire et de ses aléas.**
- 3- renforcer les dispositions préventives contre les inondations par débordement des fleuves et rivières en hiver, comme par ruissellement fluvial sur les sols imperméabilisés des flancs de vallées à la suite des orages estivaux;**
- 4- veiller à une meilleure protection des personnes fragiles (âgées ou allergiques) et notamment réduire la pollution de l'air génératrice de troubles respiratoires;**
- 5- instaurer une politique de maîtrise et d'économie de la ressource en eau, politique impactant en particulier les pratiques agricoles.**

#### *Documents pris en référence*

- 1. Rapport du Sénat sur le changement climatique et la transition énergétique du 6 novembre 2006.*
- 2. Contribution de Marc Ambroise-Rendu pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.*
- 3. Groupe de travail I du GIEC - Quatrième Rapport d'évaluation*
- 4. Guide Un plan Climat à l'échelle de mon territoire*
- 5. le site <http://www.notre-planete.info>*
- 6. Météo France*
- 7. Kit information et de sensibilisation Réseau Action Climat - France 2006*
- 8. Voituriez Le Gulf Stream 2006*
- 9. J.M Moisselin & B. Dubuisson Evolution des extrêmes de températures et de précipitations en France au cours du XXème siècle 2006*
- 10. le site [http://www.agriculture.gouv.fr/spip/IMG/pdf/aire\\_processionnaire\\_pin-2.pdf](http://www.agriculture.gouv.fr/spip/IMG/pdf/aire_processionnaire_pin-2.pdf)*

FICHE ECOREGION numéro 02 édition 1	<b>Une politique francilienne de l'énergie</b>	1/3
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>1- L' Ile-de-France est très dépendante énergétiquement et trop consommatrice d'énergies fossiles</u></p> <p>L'Ile-de-France produit moins de 10% de l'énergie qu'elle consomme. Sa consommation est consacrée pour plus de moitié aux besoins du résidentiel et du tertiaire et pour plus du tiers à ceux des transports. Elle dépend pour moitié des produits pétroliers (dont les trois quarts pour les transports) et pour un peu moins du quart du gaz et pour autant de l'électricité.</p> <p>En terme d'émission de gaz à effet de serre, le bâtiment représente 26% du total et les transports 13%. Mais alors que l'émission a globalement diminué de 2% entre 1990 et 2005, la part des transports a augmenté de 15% et celle du bâtiment de 22%.</p> <p><u>2- Le parc francilien des logements et des locaux d'activités est globalement médiocre en performance énergétique</u></p> <p>L'habitat francilien, en forte majorité construit avant le premier choc pétrolier, a été conçu sans préoccupation d'économie d'énergie. Des travaux d'amélioration n'ont été réalisés que récemment et essentiellement dans une part réduite du parc social.</p> <p>Même si la construction des bâtiments du tertiaire est généralement plus récente que pour l'habitat, elle ne s'est préoccupée que très récemment d'économies d'énergie. Le tertiaire est trop souvent gaspilleur d'énergie électrique: éclairage surabondant en intensité et en durée, équipements et matériels choisis ou utilisés sans réel souci d'économie d'énergie</p>	<p><u>Dans le cadre de l'effort national de réduction de l'émission des gaz à effet de serre et dans la suite du Grenelle de l'environnement, la Région doit définir et mettre en pratique une politique énergétique claire</u></p> <p>Cette politique doit à notre sens comporter les volets suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un plan régional d'économies d'énergie dans le bâtiment (neuf et existant),</li> <li>- un programme de réduction de la consommation d'énergies fossiles dans les transports,</li> <li>- le développement des énergies renouvelables pour réduire la dépendance énergétique, même si l'électricité restera essentiellement importée et d'origine nucléaire,</li> <li>- le soutien à la recherche énergétique et au développement de produits innovants favorisant l'économie d'énergies traditionnelles et la production décentralisée d'énergies nouvelles.</li> </ul> <p><u>La Région doit multiplier les initiatives pour donner un contenu solide et crédible à son plan régional d'économies d'énergie dans le bâtiment</u></p> <p>Au point 2 de la fiche 07 "formes urbaines et modes de construction écologiques" nous proposons des mesures de nature à donner un vigoureux coup d'accélération aux économies d'énergie dans l'habitat et dans les équipements publics, en commençant par un programme de formation des professionnels concernés par la mise en œuvre de ce plan.</p> <p>En ce qui concerne le tertiaire, la Région, par l'intermédiaire de l'ARENE, devrait mener vers les entreprises une action de promotion de la réduction de la consommation électrique avec mise en valeur d'actions concrètes récompensées dans le cadre d'un concours annuel.</p>	

FICHE ECOREGION numéro 02 édition 1	<b>Une politique francilienne de l'énergie</b>	2/3
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>3- La consommation d'énergie électrique pèse d'un poids de plus en plus lourd dans le budget des communes</u></p> <p>La consommation d'énergie est trop souvent excessive          -;pour l'éclairage de la voirie: durée journalière insuffisamment calée sur le cycle des saisons, luminaires diffusant la lumière vers le ciel, non utilisation de dispositifs à basse consommation,          - pour l'éclairage des équipements publics et la consommation électrique des appareils qui y sont utilisés.</p> <p><u>4- Beaucoup de franciliens consacrent une part trop importante de leur budget à des déplacements consommateurs d'énergie d'origine pétrolière</u></p> <p>La concentration des emplois en cœur d'agglomération et le fait que nombre de ménages franciliens quittent ce cœur d'agglomération à cause du coût trop élevé du logement ou pour rechercher une maison individuelle avec jardin, jointes au fait que les transports ferrés existants desservent essentiellement quelques itinéraires radiaux en étoile, conduisent à une utilisation forte de l'automobile pour les déplacements domicile-travail.          Le recours à l'automobile est accru, spécialement en moyenne et grande couronne, par le regroupement, sur des sites choisis proches du réseau routier ou autoroutier et non desservis par les transports collectifs, des emplois dans des zones d'activités et des activités commerciales dans de grands centres commerciaux.</p>	<p><u>La Région doit amplifier l'action déjà engagée par l'ARENE auprès des collectivités locales</u></p> <p>Elle doit les inciter à s'engager dans des programmes de réduction de leur consommation b par l'octroi de récompenses financières à celles qui auront abouti à des résultats probants méritant d'être mis en valeur, par exemple:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en modernisant leur parc de luminaires d'éclairage de la voirie et en gérant mieux de façon plus automatisée leur plage journalière de fonctionnement,</li> <li>- en veillant lors du renouvellement de leur parc à l'acquisition d'appareils économes en énergie (prise en compte du coût du cycle de vie et pas seulement du prix d'achat)</li> <li>- en formant leur personnel à une gestion économiquement optimisée de l'utilisation de leurs outils de travail ( bureautique notamment).</li> </ul> <p><u>La Région doit créer les conditions d'une diminution des déplacements automobiles consommateurs d'énergie pétrolière</u></p> <p>Cela passe d'abord</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par une politique régionale, au cœur du projet de SDRIF, de lutte contre l'étalement urbain. Se reporter à la fiche 03 sur "les principes directeurs d'un aménagement équilibré du territoire francilien",</li> <li>- par l'amélioration des transports collectifs et leur développement prioritaire pour la desserte des secteurs à urbaniser. Se reporter à la fiche 09 sur "la mobilité des personnes, les déplacements non motorisés et les transports collectifs.</li> </ul> <p>Mais la Région devrait aussi être impliquée dans la définition et l'exploitation d'une taxe pénalisant les véhicules particuliers gros consommateurs d'énergie au profit du financement des transports collectifs</p>	

Les points noirs de la situation actuelle

5- Malgré quelques atouts spécifiques encore insuffisamment exploités, la place des énergies renouvelables est encore faible en Ile-de-France

Les atouts spécifiques de l'Ile-de-France résident essentiellement:

- dans les possibilités localisées d'utilisation de la géothermie profonde pour le chauffage urbain,
- la présence d'une population importante produisant des déchets valorisables pour l'alimentation de réseaux de chauffage urbains à proximité des centres d'incinération, et la production de biogaz à partir de déchets putrescibles et d'effluents d'assainissement

6- La France, et l'Ile-de-France avec elle, sont en retard en matière de recherche en énergies renouvelables et de développement de produits innovants conciliant efficacité énergétique et valeur écologique

En matière de produits d'isolation et d'équipements de production énergétique décentralisée il faut généralement recourir à l'importation en provenance de pays plus avancés dans leur mise en œuvre  
Le Grenelle de l'environnement prévoit des investissements financiers équivalents pour le nucléaire et pour les énergies renouvelables.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

La Région doit établir, en coopération avec les départements et communautés d'agglomération et de communes un plan recensant et localisant les possibilités de développement des énergies durables:

- sites de géothermie profonde encore exploitables à des conditions techniques et économiques raisonnables,
- sites de traitement des déchets exploitables pour le chauffage urbain ou la production de biogaz,
- sites d'implantation d'éoliennes sans impact paysager
- grands projets immobiliers (logements ou activités) favorisant le recours à l'énergie solaire thermique et/ou photovoltaïque.

Mais la Région doit donner la priorité à l'utilisation des terres agricoles pour les besoins alimentaires de sa population urbaine en produits de qualité, et limiter drastiquement la production d'agro-carburants, et spécialement de bioéthanol, filière retenue à tort au plan national. (*cf fiche 12*).

Compte tenu de ses besoins potentiels importants en construction aux nouvelles normes et en réhabilitation durable de son parc immobilier, la Région a l'occasion de "booster" la recherche francilienne et la création d'emplois dans des entreprises franciliennes innovantes

Citons comme filières à développer:

- l'énergie solaire thermique et photovoltaïque,
- les isolants à base de produits naturels,
- les pompes à chaleur pour le chauffage individuel
- les petites éoliennes à implanter sur des bâtiments.
- les installations de chauffage à base de déchets de bois.

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

1- La dualité sociologique régionale entre centre et périphérie

La montée forte et continue des prix de l'immobilier depuis dix ans rend de plus en plus difficile l'accès des jeunes ménages à un logement en zone centrale agglomérée, et pousse les familles avec enfants de revenus modestes et même moyens vers la moyenne et la grande couronne, voire vers la province.

A terme on va vers une zone centrale habitée par une population hautement qualifiée et à revenus élevés avec relativement peu d'enfants, à côté de "poches localisées de pauvreté" regroupant des populations défavorisées

2- La ségrégation sociale

Alors que la croissance du prix des logements sans croissance équivalente des revenus salariaux conduit à ce que 2/3 des ménages pourraient prétendre à l'un des différents niveaux de logements sociaux, les logements sociaux continuent trop souvent à être implantés dans des villes ou des quartiers de ville qui concentrent les problèmes de chômage, de pauvreté et sont affrontées aux problèmes d'intégration d'immigrés récents.

A côté de cela, des maires préfèrent payer les pénalités prévues par la loi SRU plutôt que de créer des logements sociaux sur leur territoire

Le maintien d'un relatif équilibre sociologique

Le prix de l'immobilier, le passé l'a montré, est soumis à des variations cycliques. Mais l'examen de ce qui se passe dans les grandes métropoles d'autres pays conduit à penser que le prix élevé du marché des logements en zone centrale est un phénomène durable.

Si on veut éviter un trop grand déséquilibre sociologique, difficilement tenable à terme, il faut:

- maintenir un accès au logement en zone centrale pour les jeunes et les familles modestes avec enfants en y imposant un taux de logements sociaux supérieur à celui de la moyenne régionale (*cf fiche 05*),
- en profitant de la capacité de financement des ménages à revenus élevés pour favoriser l'accès à des emplois relativement peu qualifiés (par exemple d'aide à la personne) des habitants de la zone centrale (*cf fiche 06*)

Une véritable mixité sociale

La mixité sociale est favorisée au niveau des communes et même au niveau des quartiers

- en renforçant les contraintes imposées aux maires pour la création de logements sociaux mieux répartis sur le territoire communal (*cf fiche 05*)
- par des opérations de rénovation des grands ensembles de logements sociaux visant à y introduire d'autres types d'habitat et d'y attirer de nouveaux habitants

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

3- L'étalement urbain et le mitage des espaces ouverts

L'urbanisation, encouragée par l'exode du centre vers la périphérie mentionné au point 1, se fait essentiellement de façon diffuse en moyenne et grande couronne à coup de lotissements bâtis par des promoteurs immobiliers, avec l'accord de maires soucieux de "développer" leur commune, sur des espaces prélevés sur les terres à usage agricole. Les espaces ouverts (naturels et agricoles) sont ainsi progressivement morcelés, portant atteinte aux continuités écologiques.

4- L'insuffisante prise en compte dans les projets de construction de la desserte par les transports collectifs

Les programmes importants de construction sont trop souvent réalisés en fonction d'opportunités foncières dans des secteurs mal desservis par les transports collectifs, ou bien avec promesse de nouveaux transports collectifs qui ne sont en fait pas réalisés. Les nouveaux habitants, contraints à utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail, contribuent à l'engorgement des liaisons routières et autoroutières et subissent le temps perdu et le coût de plus en plus élevé de ces déplacements qui annule quelquefois l'avantage financier d'un logement moins cher qu'en zone centrale.

Une urbanisation plus dense réduisant la consommation d'espaces ouverts

L'urbanisation se fait dans des secteurs bien délimités en contiguïté d'espaces déjà urbanisés en recourant à des formes urbaines plus denses que celle des actuels lotissements et donc moins gaspilleuses d'espace (*cf fiche 07*)  
Les espaces naturels (forestiers ou non) sont strictement protégés par les documents d'urbanisme.  
La constructibilité sur les espaces agricoles dans les communes rurales est considérablement réduite au niveau des documents d'urbanisme et rigoureusement contrôlée lors de l'instruction des permis de construire (*cf fiche 08*).

Lier étroitement programmes de construction et amélioration des transports collectifs

Le renchérissement et la raréfaction de l'énergie à base de pétrole, joints à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ont conduit à imposer (*cf fiche 09*):

- que la construction dans les secteurs urbanisables soit conditionnée par une étude approfondie des déplacements des futurs habitants ou employés et à une programmation, avec engagement financier des collectivités concernées, des nouvelles lignes de transports collectifs à réaliser ou des lignes existantes à améliorer
- que toute densification importante d'un secteur déjà urbanisé soit conditionnée par une étude vérifiant la compatibilité des transports collectifs existants avec l'accueil des nouveaux habitants ou des personnes qui viendront y travailler.

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

5- L'Ile-de-France noeud central autoroutier du réseau de transit européen

L'Ile-de-France est victime d'une politique nationale favorisant trop le développement du trafic routier et notamment celui du trafic de fret. Elle tend à devenir le noeud central des transports intra-européens entre l'Europe du sud (Espagne, Portugal, Italie), l'Europe du nord (Grande Bretagne, Benelux, Allemagne), auxquelles s'ajoute maintenant l'Europe de l'est (Pays baltes, Pologne, etc) Il suffit pour s'en convaincre de constater l'encombrement croissant par les camions de transit international de fret des autoroutes A1, A6/A7 et A10. Pour y faire face, l'Etat, après la première rocade du périphérique parisien et le bouclage en cours de la seconde (A86), voudrait boucler la troisième (A104) et engager une quatrième rocade à l'est et à l'ouest.

6- Le déséquilibre économique régional entre l'ouest et le sud favorisés et le nord et l'est moins développés

L'ouest et le sud concentrent une forte partie des emplois hautement qualifiés (centre d'affaires de la Défense, sièges sociaux de grandes entreprises, centres de recherche publique ou privée, etc) et attirent de ce fait des populations hautement qualifiées à revenus élevés. Le nord et l'est, souvent confrontés à la disparition d'emplois industriels délocalisés, regroupent davantage de populations à niveau de qualification limité et sont confrontés aux problèmes de reconversion de leurs friches industrielles vers des activités plus valorisantes mais accessibles aux populations en place

Une politique résolue de réduction du trafic routier

Le nouveau contexte (renchérissement de l'énergie fossile, réduction des gaz à effet de serre) a rendu à la fois illusoire et inutilement coûteuse la continuation d'une politique d'investissements pour répondre à la demande croissante de transports routiers. La politique nationale en matière de transport de fret est de pénaliser financièrement le transport routier, notamment le trafic international, et d'engager un important programme de développement du transport de fret ferroviaire et fluvial (*cf fiche 10*). La politique liant étroitement urbanisation ou densification et desserte par les transports collectifs aboutit à réduire les déplacements automobiles domicile-travail et donc la congestion des routes et autoroutes en période de pointe

Le rééquilibrage à partir des nouveaux pôles de développement.

Pour l'ouest et le sud l'Etat a renforcé leur poids en décidant l'expansion du centre d'affaire de la Défense et son prolongement vers l'ouest par l'OIN Seine-Aval, et en lançant l'OIN Massy-Saclay-Versailles-Saint Quentin voué à un pôle de niveau international en recherche et haute technologie. Pour le nord et l'est, le développement devrait se faire dans les villes nouvelles non achevées de Sénart et de Marne-la-Vallée et sur deux pôles nouveaux: au nord le pôle Plaine-de-France entre Saint-Denis et Roissy, au sud-est l'OIN Seine-Amont, à la condition que des liaisons de rocade ferrée les reliant entr'elles soient réalisées en priorité.

FICHE ECOREGION numéro 04 éd 2	<b>La gestion du territoire francilien par les collectivités publiques</b>	1/2
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p> <u>1- Les regroupements intercommunaux ont été relativement tardifs et assez souvent peu pertinents en Ile-de-France</u> </p> <p>         Début 2007, 61% de la population francilienne est couverte par une intercommunalité à fiscalité propre, contre 87% au plan national. En grande couronne, ce taux est proche de 80%; mais certains regroupements intercommunaux sont de taille trop faible et disposent de moyens trop limités pour pouvoir être réellement efficaces, risquant de devenir des "coquilles vides": 20% des 105 intercommunalités franciliennes regroupent moins de 10 000 habitants et 6% moins de 5000. En petite couronne, trop de regroupements ont été décidés à partir de critères de parenté politique des municipalités en place et sans se préoccuper des synergies territoriales réelles.       </p> <p> <u>2-L'outil des SCOT intercommunaux est encore insuffisamment utilisé</u> </p> <p>         La loi SRU de décembre 2000 a créé le schéma de cohérence territorial (SCOT). Ce document, qui s'impose aux POS ou PLU communaux, définit notamment, dans son périmètre territorial de compétence, "les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat..., à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages...et à la prévention des risques". C'est donc un outil important pour éviter que des décisions d'aménagement du territoire soient prises à partir de considérations trop purement locales. Or jusqu'ici, si des SCOT ont été mis en chantier, bien peu ont abouti, et il y a généralement une assez grande réticence des maires à s'y engager car ils craignent les contraintes que cela peut leur créer quand ils élaborent leur PLU communal.       </p>	<p> <u>La Région doit utiliser la dynamique créée par la mise en vigueur d'un nouveau schéma directeur régional pour influencer l'évolution des structures intercommunales</u> </p> <p>         Elle doit utiliser le levier que constituent les prescriptions du SDRIF et leur mise en application par des contrats territoriaux pour que le regroupement intercommunal évolue       </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour se rapprocher de la notion de "bassin de vie" regroupant les communes rurales et semi-rurales proches d'une ville jouant le rôle de pôle de développement local. Les communautés de communes regroupant quelques petites communes rurales dépourvues d'emplois locaux n'ont pas d'avenir,</li> <li>- pour privilégier la notion de "périmètre de projet", notamment en petite couronne là où la notion de ville-centre ne peut être retenue</li> </ul> <p> <u>La Région doit pousser, à l'occasion de la mise en vigueur du SDRIF, pour que l'élaboration des SCOT précède celle des PLU communaux</u> </p> <p>         A moins qu'une décision prise au niveau national rende obligatoire leur mise en élaboration, comme cela a été fait fin 2005 par la loi ENL pour les programmes locaux de l'habitat (PLH), la Région devrait subordonner la délivrance d'aides régionales dans le cadre de contrats territoriaux à la mise en élaboration d'un SCOT couvrant le territoire. A ce sujet il faut signaler qu'un SCOT n'est pas lié de façon biunivoque à une structure intercommunale, mais qu'il peut s'appliquer à un territoire plus large regroupant plusieurs intercommunalités et même des communes isolées, comme cela est le cas actuellement du SCOT du Val-de-Seine qui prend, il est vrai, la suite d'un schéma directeur préexistant.       </p>	

FICHE ECOREGION numéro 04 éd 2	La gestion du territoire francilien par les collectivités publiques		2/2
Les points noirs de la situation actuelle		Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>3- La Région ne dispose pas actuellement des moyens nécessaires pour piloter réellement la mise en application du SDRIF</u></p> <p>Nous avons déjà mentionné le retard pris sur les SCOT, intermédiaires indispensables pour que le SDRIF s'impose réellement aux PLU communaux. Mais la Région est actuellement exclue de procédures se traitant entre l'Etat et les communes et essentielles pour s'assurer du respect des objectifs du SDRIF: PLH intercommunaux, conventions d'équilibre habitat-activités, agrément des constructions et extensions de bureaux.</p> <p>D'autre part l'Etat, restreignant les moyens des DDE comme ceux de nombre des relais de son action au plan départemental, n'a plus les moyens d'effectuer un contrôle de légalité rigoureux des documents d'urbanisme communaux</p> <p><u>4- La Ville de Paris, dans ses limites communales actuelles, peine pour respecter les objectifs fixés au niveau régional</u></p> <p>Par manque de terrains disponibles ou de secteurs restructurables, elle aurait du mal à faire passer son taux de logements sociaux de sa valeur actuelle proche de 16% jusqu'à l'objectif de 30% fixé par le SDRIF pour le cœur d'agglomération.</p> <p>D'autre part , Paris se plaint de voir disparaître une part de ses emplois au profit des départements voisins.</p> <p>D'où la tentation de traiter avec les communes limitrophes en vue d'une globalisation permettant de redresser une situation dont l'évolution est inquiétante.</p>		<p><u>Sans remettre en cause le principe de subsidiarité qui veut qu'en dehors de L'Etat, aucune collectivité territoriale ne puisse imposer ses volontés à une autre, la Région doit pouvoir intervenir dans les procédures dont elle est actuellement exclue</u></p> <p>L'existence d'un SDRIF francilien, à la différence des autres régions qui ne peuvent élaborer qu'un schéma régional d'aménagement (SRADT) non prescriptif, justifie que l'Etat accepte que la Région Ile-de-France soit partie prenante dans les PLH intercommunaux, les procédures d'agrément et les conventions d'équilibre habitat-activités.</p> <p>La Région doit intervenir, au même titre que l'Etat, dans les procédures d'élaboration des SCOT pour s'assurer de la prise en compte des objectifs et des prescriptions du SDRIF, la vérification des PLU communaux par rapport au SCOT conduisant alors à une charge de travail allégée pour les services de l'Etat.</p> <p><u>Une conférence territoriale régionale plutôt qu'une communauté d'agglomération</u></p> <p>La création, mise en avant récemment par le gouvernement, d'une communauté d'agglomération regroupant à terme Paris et la petite couronne, soit plus de 55% de la population francilienne, risquerait de relancer la conception centripète d'une région parisienne se développant concentriquement à partir de Paris, alors qu'on avait évolué heureusement vers une conception multipolaire de l'aménagement régional.</p> <p>La notion de conférence métropolitaine ou régionale permettant de dégager des projets communs à Paris et à des communes proches, tout en garantissant leur inscription dans les objectifs régionaux, nous paraît bien préférable.</p>	

<p>FICHE ECOREGION numéro 05 édition 1</p>	<p><b>Démographie, besoins en logements et mixité sociale</b></p>	<p>1/4</p>
<p>Les points noirs de la situation actuelle</p>	<p>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</p>	
<p><u>1-Les familles avec enfants ont tendance à quitter l'Ile-de-France</u></p> <p>Si l'Ile-de-France a un taux de natalité satisfaisant légèrement supérieur à celui de la France, elle présente maintenant un solde migratoire négatif d'environ 70 000 personnes/an avec les autres régions métropolitaines. L'étude de sa distribution suivant les âges de la vie montre une forte représentation des familles avec enfants de revenus modestes et moyens. Si la cherté des logements largement évoquée ci-après en est une cause, il faut aussi y voir l'influence des difficultés de déplacements pénalisants en termes de temps passé comme de coût, et d'une façon générale d'un sentiment de dégradation de la qualité de vie.</p> <p><u>2- L'Ile-de-France ne met pas les moyens pour accueillir correctement les immigrants</u></p> <p>En France la population immigrée (personnes de nationalité étrangère nées à l'étranger) représente 17% de la population totale et 40% de la population immigrée en France. Ces dernières années l'Ile-de-France accueille plus de 50% du flux d'immigrants en France. Une forte majorité provient de pays où les conditions de vie sont difficiles. A leur arrivée ils n'ont souvent d'autre possibilité que de compter sur la solidarité communautaire pour un accueil temporaire avant d'essayer de trouver logement et emploi. Cette population souvent peu qualifiée a donc tendance à rejoindre des communes ou des quartiers dits "défavorisés", accroissant ainsi les difficultés sociales auxquels sont confrontés les élus de ces communes.</p>	<p><u>Redonner à l'Ile-de-France de l'attractivité pour les familles avec enfants</u></p> <p>Les familles avec enfants doivent pouvoir trouver, et en particulier dans la zone centrale agglomérée, des logements de taille adaptée à leurs besoins et à un coût compatible avec leur niveau de ressources (problème traité dans les points suivants). Mais, compte tenu du renchérissement prévisible des coûts des déplacements automobiles, ces logements doivent être créés en priorité dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et correctement pourvus en équipements facilitant la vie des familles (établissements scolaires, crèches et services d'aide à la personne, espaces verts, commerces de proximité,...)</p> <p><u>Comment assurer mieux l'accueil des immigrants en Ile-de-France</u></p> <p>La responsabilité de la politique de régulation de l'immigration sur le territoire national est du ressort de l'Etat et la Région ne peut que se préoccuper de l'accueil des immigrants sur son territoire propre. Mais il est raisonnable de penser, car c'est ce qu'on observe pour les métropoles des autres pays européens, que l'Ile-de-France continuera à recevoir une forte partie du flux d'immigrants. Elle se doit donc d'avoir une politique affirmée d'accueil de ces immigrants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en veillant à leur fournir un hébergement temporaire à leur arrivée,</li> <li>- en leur procurant ensuite un logement social dans une commune où le taux de population immigrée est raisonnable,</li> <li>- en veillant à leur fournir une formation (apprentissage de la langue, connaissance de la loi française notamment) destinée à faciliter leur intégration.</li> </ul>	

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

3- Un besoin accru de logements sociaux en zone centrale du fait de la flambée des prix de l'immobilier

La montée forte et continue des prix de l'immobilier (+120% en 10 ans) a fait que l'agglomération centrale et la petite couronne sont devenues inaccessibles aux jeunes ménages et aux familles avec enfants à revenus modestes (et même moyens pour Paris) qui ont besoin de trouver un logement plus grand adapté à la taille de leur famille. C'est donc actuellement les 2/3 des ménages qui comptent sur un logement social pour éviter le départ vers la moyenne et la grande couronne, quand ce n'est pas la province.

Le marché peut se retourner, cela s'est vu par exemple dans la première moitié des années 1990. Mais la forte demande d'origine étrangère, au moins à Paris, et le fait que cette flambée n'a fait que rattraper le niveau de prix des autres grandes métropoles européennes, conduisent à penser que le niveau des prix actuels, même s'il peut fléchir légèrement, est un élément durable.

4- Une mauvaise répartition territoriale des logements sociaux

Le recensement de 1999 a permis de constater que la construction de logements sociaux continuait à se faire dans les communes où il y en avait déjà beaucoup, accentuant leur déséquilibre sociologique

La loi SRU de décembre 2000 en imposant un quota minimal de 20% de logements sociaux avait pour objectif d'amorcer un rééquilibrage territorial. Mais l'insuffisance du montant des pénalités en cas d'absence de programme de rattrapage a permis que nombre de villes ont préféré payer les pénalités que de construire des logements sociaux. Dans les Hauts-de-Seine par exemple, une ville sur 2 a moins de 20% de logements sociaux

La nécessité de renforcer le parc de logements sociaux en zone centrale

Si on veut éviter que Paris devienne de plus en plus une ville réservée aux personnes à revenus confortables et aux ménages (dissociés ou non) sans enfants, il est nécessaire de créer (par construction ou par préemption et reconversion d'immeubles) des logements sociaux de taille adaptée aux familles avec enfants.

En petite couronne il faut également créer du logement social, en priorité dans les villes qui en manquent. L'effort doit porter également sur les logements adaptés aux familles avec enfants, mais aussi sur de petits logements (grands studios et deux pièces) pour permettre aux jeunes ménages de s'y loger en attendant que l'accroissement de leurs revenus leur permette de se loger plus grand au prix du marché

L'Ile-de-France doit conduire un programme volontariste de rééquilibrage territorial du logement social

Le renforcement (doublement voire quadruplement) du niveau des pénalités instaurées par la loi SRU est du ressort de l'Etat

Mais en Ile-de-France, et le projet de SDRIF a été dans ce sens, il faut

- définir des taux objectifs de logements sociaux plus élevés en zone centrale (30% à Paris et en petite couronne) qu'en moyenne (25%) et en grande couronne (où il peut n'être que de 15%)
- conditionner l'obtention de subventions régionales à la mise en oeuvre d'un programme de rattrapage du taux objectif pour les communes qui sont en dessous.

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

5- Un parc de logements sociaux figé

Le taux de renouvellement des locataires de logements sociaux est très faible. Les ménages qui ont davantage d'enfants qu'à leur arrivée n'arrivent pas à obtenir un logement plus grand alors que des retraités dont les enfants ont pris leur envol sont réticents à prendre un logement plus petit craignant d'avoir à le payer autant voire plus cher que l'actuel.

Le contexte actuel de flambée des prix de l'immobilier rendant très difficile l'accès au parc privé n'a fait que renforcer cette tendance. Disposer maintenant d'un logement social relève de la rente de situation.

Le système du surloyer lié au niveau des ressources mis en place avec réticence par les bailleurs sociaux n'a pas montré son efficacité.

6- Une mixité sociale insuffisante dans beaucoup de communes

Les logements sociaux sont souvent groupés dans certains quartiers périphériques des villes mal desservis par les transports collectifs et souffrant d'un manque de commerces et de services. Mis à part les centres-villes anciens où on trouve nombre de logements un peu vétustes qu'on peut qualifier de "logements sociaux de fait", les centres-villes comportent généralement peu de logements sociaux

D'autre part les logements même en rez-de-chaussée sont généralement inadaptés à l'usage de personnes à mobilité réduite.

Enfin il manque de logements adaptés à l'usage des personnes âgées encore valides et autonomes, dont le nombre va augmenter avec le vieillissement de la population.

Une gestion plus rigoureuse du parc social

Il existe trois catégories de logements sociaux: les très sociaux (PLUS, PLAI) au loyer autour de 5€/m<sup>2</sup>), les sociaux (PLS) à 7 à 8€/m<sup>2</sup>, et les intermédiaires à 10 à 12€/m<sup>2</sup>.

Nous proposons

- d'encourager les communes à construire plus de logements des deux premières catégories en accordant pour le calcul de la comparaison du taux de logements sociaux avec l'objectif une pondération de 2 pour les très sociaux, de 1 pour les sociaux, et de 1/2 pour les intermédiaires
- d'instaurer un système plus dynamique d'échange visant, en tenant compte de l'évolution de la taille des familles et de leurs revenus, à les faire passer d'un logement à un autre plus adapté (taille et catégorie). Le logement intermédiaire doit être considéré comme une passerelle vers le parc privé.

La mise en pratique d'une réelle mixité sociale

Elle doit être vécue au niveau des villes, des quartiers et des immeubles.

- par des politiques communales visant à l'introduire dans les centres-villes où elle manque (voir point 7)
- par des opérations de renouvellement urbain des grands ensembles de logements sociaux pour y introduire d'autres types de logements,
- par la programmation systématique, dans les opérations importantes de construction ou de rénovation, de logements pour handicapés et de résidences pour personnes âgées,
- par le maintien en place des occupants de revenus modestes lors des opérations de réhabilitation des centres-villes anciens.

Les points noirs de la situation actuelle

7- Un niveau global actuel insuffisant de production de logements sociaux

Le niveau annuel de construction de logements sociaux .élevé pendant les décennies 1960 et 1970 s'est ralenti ensuite autour de 15000 logements/an pour encore décroître après 1995.

Les difficultés qui l'expliquent sont

- une certaine inefficacité de la politique nationale d'aide au logement basée sur l'aide à la pierre pour la construction et l'aide à la personne pour le loyer,
- un manque de volontarisme de la part de certaines collectivités territoriales franciliennes,
- le coût du foncier francilien spécialement dans la zone centrale agglomérée et le manque d'outils pour le mobiliser.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

Une politique francilienne volontariste et inventive de création de logements sociaux

La Région, relayée par certains départements, crée des agences foncières et l'Etat prévoit de céder en dessous du prix de marché des terrains qu'il n'utilise plus.

Mais les collectivités locales de bas, et d'abord celles qui sont en dessous des taux objectifs cités précédemment, doivent aussi contribuer à l'effort

- en définissant, ce qui est maintenant légal, dans les PLU des secteurs, spécialement en centre-ville, où , dans les opérations de construction ou de rénovation d'une certaine taille qu'elles soient publiques ou privées, est imposé un taux minimal de logements sociaux
  - en pratiquant la préemption d'immeubles ensuite confiés à un bailleur social chargé de les réhabiliter si nécessaire et de les inclure dans le parc social
  - en mettant à contribution les propriétaires privés dans des opérations menées avec l'ANAH (OPAH notamment) pour, en échange de subventions pour la réalisation de travaux, imposer un plafonnement du loyer et du niveau de ressources des locataires.
- Pour ce qui est de la politique d'aide au logement, elle devrait à notre sens évoluer vers une "aide à la pierre personnalisée" modulable en fonction de la taille et des revenus du ménage qui occupe le logement, avec un taux plus élevé pour les logements locatifs que pour l'accès à la propriété.

FICHE ECOREGION numéro 06 édition 1	<b>Activités, emplois et mixité urbaine</b>	1/3
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p> <u>1- La quasi disparition des emplois industriels peu qualifiés</u>             Depuis 1980 l'Ile-de-France a perdu la moitié de ses emplois industriels du fait de la disparition des emplois d'ouvriers de production réduits par l'automatisation ou la sous-traitance de certaines tâches, ou transférés vers d'autres régions françaises, voire délocalisés à l'étranger. D'où l'apparition de nombreuses friches industrielles au nord et à l'est de Paris, notamment en Seine-Saint-Denis. De nombreux emplois ont été créés dans le tertiaire et les nouvelles technologies. Mais ils nécessitent généralement un niveau de qualification plus élevé et se sont implantés en majorité dans les départements de l'ouest et du sud (Hauts-de-Seine, Yvelines et, à un degré moindre, l'Essonne)         </p> <p> <u>2- Un taux de chômage deux fois plus élevé de la population immigrée</u>             Le taux de chômage est voisin, voire dépasse les 30% chez les étrangers originaires du Maghreb, d'Afrique noire, de Yougoslavie et de Turquie, et ceci explique le taux de chômage particulièrement élevé de la Seine-Saint Denis            Ceci est partiellement en relation avec le niveau moyen moindre de formation de la population immigrée (un quart seulement a un diplôme de l'enseignement supérieur). Mais mêmes les étrangers d'un bon niveau de qualification ont plus de difficulté à trouver un emploi que les Français de niveau équivalent. Il y a bien évidemment un phénomène de discrimination à l'emploi, qui, vu le pourcentage élevé de population immigrée en Ile-de-France ( 17% ), ne peut être considéré comme acceptable         </p>	<p> <u>Le maintien d'emplois de qualification limitée, notamment en zone centrale agglomérée</u>             Il subsiste un volant non négligeable d'emplois de qualification limitée (20% du total des emplois franciliens), mais qui ressortent davantage du commerce ou des services aux entreprises (mobilité des biens, nettoyage- entretien-sécurité, services de proximité, distribution-vente, hôtellerie-restauration) et de l'aide aux personnes.            Le maintien d'une mixité sociale en zone centrale agglomérée malgré le coût du logement passe par une offre suffisante et mieux répartie du logement social pour les personnes occupant ces emplois (<i>cf fiche 05</i>).         </p> <p> <u>L'Ile-de-France doit entreprendre un vigoureux programme d'aide à l'emploi des immigrés qu'elle accueille.</u>             Un tel programme doit s'inscrire dans une politique d'accueil des immigrés incluant les éléments suivants:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- proposition d'un logement social hors des "poches de pauvreté" des communes déjà débordées par les problèmes sociaux,</li> <li>- apprentissage rapide de la langue française par ceux qui ne la possèdent pas,</li> <li>- formation complémentaire leur permettant de postuler à des emplois existant dans leur environnement,</li> <li>- instauration de quota réservés aux immigrés dans les programmes de création d'emplois nouveaux. Ces quota seraient fonction de la part des immigrés dans la population locale,</li> <li>- sanctions pour les entreprises pratiquant la discrimination à l'emploi.</li> </ul> </p>	

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

3- Des trajets domicile-travail de plus en plus longs et coûteux

En un quart de siècle, la distance moyenne domicile-travail a augmenté d'un tiers. Ceci s'explique par

- le desserrement des emplois du centre de la région vers la périphérie immédiate de l'ouest parisien et la grande couronne (villes nouvelles et secteurs dynamiques en périphérie de la zone agglomérée (Vélizy, plateau de Saclay, etc))
- l'éloignement des familles à revenus modestes et moyens vers la périphérie du fait du coût trop élevé du logement en zone centrale, alors que précédemment c'étaient les cadres qui acceptaient des navettes plus longues

Cette évolution est extrêmement pénalisante au moment où l'énergie chère et la réduction de l'émission des gaz à effet de serre nous conduisent à chercher à réduire les déplacements et surtout les déplacements automobiles.

4- Une implantation territoriale déséquilibrée et insuffisamment orientée des emplois

Un déséquilibre économique existe et tend même à s'accroître entre

- le sud et l'ouest d'une part qui concentrent la majorité des quartiers d'affaires, des établissements industriels (construction automobile, composants et équipements électriques et électroniques notamment), des technologies de l'information et de la communication,
- et le nord et l'est d'autre part qui ne peuvent compter que sur les plateformes logistiques et l'attractivité des pôles de Roissy et Marne-la Vallée.

Des zones d'activités économiques hétérogènes et peu spécialisées se sont développées de façon quelque peu anarchique, en faisant la part belle aux activités logistiques peu créatrices d'emplois.

Une politique francilienne visant à rapprocher habitation et emploi

Elle passe

- par des dispositions visant à favoriser l'accès au logement en zone centrale agglomérée des familles à revenus modestes et moyens (*voir fiche 05*),
- par le retour à une meilleure mixité des fonctions dans les pôles régionaux de développement urbain qui doivent intégrer les programmes de construction de logements et de locaux d'activités, alors que l'aménagement territorial des décennies passées tendait à séparer les fonctions
- par la priorité donnée en matière de transports collectifs
  - ; à l'amélioration de la desserte des grandes zones d'activité insuffisamment desservies
  - à la desserte des nouveaux pôles urbains pour la création de nouveaux transports collectifs

Un rééquilibrage quantitatif et qualitatif des activités économiques

L'existence de grandes friches industrielles, relayée par une volonté régionale d'implantation au nord et de l'est d'activités à forte valeur ajoutée doit contribuer au rééquilibrage économique créant les conditions du rééquilibrage social

Alors que l'Etat par ses OIN veut développer le pôle d'affaires de la Défense, et créer un grand pôle de recherche et d'activités de haute technologies sur le plateau de Saclay la Région se doit de tirer parti le meilleur parti de l'OIN Seine-Amont, de conforter le pôle scientifique Marne-la Vallée- Cité Descartes et de créer les conditions de développement d'un pôle international d'affaires à l'est en favorisant l'offre de bureaux dans le triangle Le Bourget-Orly-Val d'Europe

Les points noirs de la situation actuelle

5- Les activités commerciales désertent les centres-villes pour les grands centres commerciaux périphériques

La création des hypermarchés implantés en périphérie des villes, généralement à proximité de voies autoroutières a déstabilisé les commerces des centres-villes. En partant du commerce alimentaire, les grands groupes de distribution ont élargi leurs activités à l'électro-ménager, à l'habillement, au mobilier, aux équipements de loisirs et plus récemment aux services.

Progressivement presque tous les commerces traditionnels et maintenant nombre de prestataires de services, soumis à une concurrence ne jouant pas à armes égales, disparaissent des centres-villes et des bourgs ruraux. Certains pour subsister essaient de tenter leur chance dans les galeries commerciales des hypermarchés.

Les méthodes utilisées par les grands distributeurs pour accroître leurs marges commerciales en faisant pression sur les producteurs (marges arrières, produits-de marque distributeur, etc) ,et le recours croissant aux produits importés les mettent en situation, s'ils passent des accords entr'eux, de maîtrise quasi totale du commerce.

La fréquentation des grands centres commerciaux, impliquant le recours quasi systématique à l'automobile, est contradictoire avec l'objectif de réduction de la circulation automobile. De plus elle nuit à l'animation et à l'attractivité des centres-villes qu'il faudrait pourtant relancer si on veut lutter contre la tendance à l'étalement urbain.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

Une politique régionale visant à favoriser la commercialisation de productions locales et à revivifier le commerce de proximité

Une inversion de tendance nécessite l'action coordonnée

1- de la Région qui doit être pionnière

- en veillant, notamment au niveau des SCOT et des PLU, à l'arrêt de la création de nouveaux grands centres commerciaux et aux conditions du maintien d'une agriculture nourricière périurbaine (*voir fiche 12*)

- en encourageant les modes de distribution les plus directs possible des produits de qualité de cette agriculture

- en développant la production locale d'écomatériaux.

2- des collectivités locales qui ont intérêt, pour réanimer leurs centres-villes, à utiliser les possibilités que leur donne la loi:

- en imposant, comme l'a fait Paris dans son PLU, des contraintes aux changements de destination des locaux de commerce et d'artisanat,
- en utilisant la préemption de tels locaux si nécessaire.

3- les grands distributeurs en intégrant l'idée que le nouveau contexte énergétique va les conduire à revenir dans les centres-villes en y implantant leurs magasins de taille réduite et en distribuant les produits locaux de qualité

4- les citoyens eux-mêmes en prenant conscience que, dans l'analyse du meilleur prix d'achat des produits, il faut intégrer leur qualité et le temps passé et le coût des déplacements faits pour les acquérir.

FICHE ECOREGION numéro 07 éd 2	<b>Formes urbaines et modes de construction écologiques</b>		1/3
Les points noirs de la situation actuelle		Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>1- L'urbanisation actuelle gaspille l'espace au détriment des espaces naturels et agricoles</u></p> <p>Pour répondre aux souhaits des Franciliens demandeurs d'habitat individuel et poussés vers la périphérie régionale par la croissance forte des prix de l'immobilier en cœur d'agglomération, les maires, encouragés par la promotion immobilière, privilégient trop souvent, sans vraiment se préoccuper de leur desserte par des transports collectifs, l'implantation de lotissements pavillonnaires sur des terrains prélevés sur les terres agricoles, voire rognant sur des espaces naturels non protégés.</p> <p><u>2- Compte tenu des contraintes actuelles de réduction de l'émission des gaz à effet de serre et de l'utilisation des énergies fossiles, le parc immobilier francilien souffre d'un niveau médiocre de performance énergétique</u></p> <p>Les logements franciliens ont été construits pour presque les trois quarts avant le premier choc pétrolier, donc à une époque où on ne se préoccupait pas d'économiser l'énergie. Selon une estimation récente d'un organisme pratiquant le diagnostic de performance énergétique, deux logements sur trois se classeraient dans les deux catégories les plus basses de la performance énergétique, donc consommant plus de 330kWhEP/m2.an</p>		<p><u>La Région doit privilégier une urbanisation plus dense épargnant au maximum les espaces ouverts</u></p> <p>Le SDRIF à juste raison préconise pour la moyenne et la petite couronne une urbanisation en contiguïté des zones urbaines existantes bien desservies par les transports collectifs. L'habitat individuel doit y trouver sa place, mais avec des formes plus denses que la pratique francilienne actuelle: maisons de ville en limite du cœur de ville, et en périphérie lotissements de maisons souvent mitoyennes sur de petits terrains (250 à 400 m2); Dans les secteurs de densification de la petite couronne, et notamment les interventions sur des grands ensembles construits sous formes de barres et de tours avec de grands espaces libres la restructuration urbaine doit aboutir à une densité accrue avec des immeubles plus petits et moins hauts et en ménageant quelques parties d'habitat individuel dense ou d'habitat individuel superposé (logements bénéficiant généralement d'une terrasse avec un accès indépendant en rez-de-chaussée).</p> <p><u>S'appuyant sur les décisions prises au Grenelle de l'environnement, la Région doit définir et engager sans tarder un plan d'amélioration de la performance énergétique du bâti francilien</u></p> <p>Ce plan devrait comporter les volets suivants:</p> <p>1- Pour les constructions d'équipements publics de sa compétence (lycées par exemple, donner l'exemple en s'imposant des bâtiments basse consommation (label BBC correspondant à 50kWhEP/m2.an), et en expérimentant des bâtiments passifs (label BEPAS), voire à énergie positive (label BEPOS incluant l'utilisation d'énergies renouvelables), et ainsi inciter les autres collectivités territoriales à s'y engager aussi pour les leurs.</p>	

FICHE ECOREGION numéro 07 éd 2	<b>Formes urbaines et modes de construction écologiques</b>		2/3
Les points noirs de la situation actuelle		Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p>Les logements franciliens se répartissent sensiblement en un quart de maisons individuelles, un autre quart de logements collectifs sociaux, un tiers de logements collectifs en copropriété et le reste de logements collectifs en immeubles appartenant à un propriétaire unique .Le problème de la motivation à l'engagement d'importants travaux d'amélioration de la performance énergétique se pose différemment pour ces différentes catégories:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les propriétaires de maisons individuelles seront a priori motivés par la réduction de leurs coûts de chauffage s'ils sont occupants ou la crainte de devoir baisser leur loyer s'ils sont bailleurs;</li> <li>- les bailleurs sociaux ou non seront probablement partants, la réduction des charges de leurs locataires leur donnant un degré de liberté pour leur gestion;</li> <li>- les copropriétés, vu leur mode de décision, auront plus de difficulté à se décider, sauf si le coût de l'énergie atteint des niveaux prohibitifs.</li> </ul> <p><u>3- L'espace urbain, de plus en plus cloisonné, ne facilite pas les déplacements par modes doux</u></p> <p>Dans le cœur d'agglomération là où existaient il y a encore une dizaine d'années des cheminements d'usage empruntés par les piétons pour gagner du temps, par exemple pour rejoindre les gares, en échappant aux contraintes de la voirie principale, la "résidentialisation" des propriétés, c'est à dire le fait qu'on les entoure de clôtures métalliques avec portes à code d'accès, a rendu plus difficiles et plus dangereux les déplacements piétonniers. Si les municipalités n'y veillent pas, il est à craindre que, compte tenu de l'obsession sécuritaire actuelle, le même phénomène s'impose dans les nouvelles urbanisations et dans les restructurations urbaines</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- pour les constructions de logements sociaux, agir pour que les subventions versées pour des opérations immobilières (logements sociaux en particulier) soient conditionnées dès 2008 à la réalisation d' une part croissante de bâtiments aux labels précités;</li> <li>- pour les bâtiments existants: <ul style="list-style-type: none"> <li>- participer à la définition et au lancement d'un programme de formation des professions concernées par l'amélioration de la performance énergétique: diagnostiqueurs, entreprises, gestionnaires de parc, syndics et conseils syndicaux</li> <li>- subventionner l'établissement de diagnostics de performance énergétique des immeubles débouchant sur un projet de travaux à réaliser chiffré et évaluant le gain garanti en matière de réduction des charges de chauffage,</li> <li>- aider à la décision et à la réalisation des travaux par des subventions accordées après contrôle de la qualité des dossiers et soldées après contrôle des performances annoncées.</li> </ul> </li> </ul> <p><u>La Région, qui participe au financement des liaisons douces, doit encourager les communes qui maintiennent, et qui créent, dans les opérations d'aménagement de quartiers, des cheminements piétonniers sécurisés pour l'accès aux gares, aux équipements publics et aux commerces</u></p> <p>Les villes doivent recenser et protéger dans les documents d'urbanisme ces cheminements piétonniers.</p> <p>Une attention particulière doit être accordée au ramassage scolaire du type "pédibus" réalisé par des adultes collectant les jeunes élèves en divers points successifs d'un trajet piétonnier pour les accompagner jusqu'à l'école.</p>	

Les points noirs de la situation actuelle

4- En zone urbanisée le francilien a souvent perdu le contact de proximité avec la nature

Les berges des fleuves ont été rognées voire bétonnées pour faciliter la circulation automobile. Les ruisseaux et même les rivières (la Bièvre par exemple) ont été souvent enterrés et intégrés au réseau des égouts. Les zones humides ont servi de réserves foncières.

Les bois et parcs naturels ont été amoindris et segmentés pour réaliser des opérations immobilières ou faire passer de nouvelles routes.

Nombre de communes de petite couronne ont un taux d'espaces verts nettement inférieur aux 10 m<sup>2</sup>/habitant préconisé par le SDRIF de 1994

5- Les modes actuels de conception des constructions cumulent un certain nombre d'inconvénients:

- imperméabilisation des sols génératrices d'inondations en fond de vallées,
- gaspillage d'eau potable,
- mauvaise accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- faible adaptabilité aux variations de la taille des ménages.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

La Région doit encourager et aider par des subventions les opérations d'intégration ou de réintégration de la nature dans la ville

En zone urbaine dense: renaturation des berges des cours d'eau, remise au jour de rivières enterrées, protection et mise en valeur à des fins pédagogiques des zones humides, protection dans les PLU des espaces naturels non encore répertoriés comme boisés classés, création d'espaces verts publics dans les villes qui en manquent: tout francilien doit avoir accès à un espace vert public à moins d'un quart d'heure à pied de son logement. Dans les nouvelles urbanisations: projets d'aménagement intégrant la présence d'une rivière, d'une pièce d'eau, d'un espace naturel existant pour favoriser le contact homme-nature

La Région doit encourager les projets novateurs en matière d'écologie et de qualité d'usage

- toitures végétalisées favorables à l'isolation thermique et phonique
- rétention des eaux de pluie à la parcelle et aménagement de bassins de rétention pour freiner l'afflux brutal des eaux d'orages d'été dans les égouts;
- collecte et stockage des eaux de pluie pour arrosage et nettoyage des cours;
- réservation dans les immeubles collectifs d'appartements en rez-de-chaussée adaptés aux personnes en fauteuil roulant
- conception modulaire des grands appartements avec des aménagements particuliers (deux accès aux parties communes, deux WC, possibilité d'aménager un coin-cuisine supplémentaire) pour pouvoir être divisés en deux logements en cas de dissociation d'un ménage, d'accueil de personnes âgées ou de repli de celles-ci sur une surface plus petite

FICHE ECOREGION numéro 08 édition 1	<b>Les documents d'urbanisme et leur gouvernance</b>	1/3
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>1- Des lois et textes récents ont affaibli la cohérence de l'édifice législatif et réglementaire institué par la loi "solidarité et renouvellement urbain" dite loi SRU de décembre 2000</b></p> <p>La loi SRU avait substitué au POS communal le plan local d'urbanisme, ou la carte communale pour les communes rurales sans enjeu foncier ou paysager. Elle avait défini un document adapté au plan intercommunal: le schéma de cohérence territoriale (SCOT) s'imposant aux PLU communaux. Elle avait tenté de remédier à l'instabilité des POS et à l'opacité de leurs modifications en imposant une enquête publique dans tous les cas et en supprimant leur mise en application anticipée. Elle avait enfin obligé à la rédaction d'un projet d'aménagement et de développement durable rédigé et approuvé dans la première phase d'élaboration du PLU ou du SCOT et regroupant toutes les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme qui seront ensuite traduites en dispositions pratiques dans le corps du PLU ou du SCOT.</p> <p>Des lois ou textes législatifs intervenus depuis, et notamment la loi "urbanisme et habitat de juillet 2003, ont considérablement affaibli la cohérence interne du nouveau contexte institué par la loi SRU:</p> <p>Le PADD n'est plus opposable aux tiers. on constate maintenant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que nombre d'orientations énoncées dans le PADD, ne trouvant aucune concrétisation dans le règlement ou dans les documents graphiques seuls opposables, resteront donc lettre morte,</li> <li>- qu'on trouve maintenant des PADD alibis bâclés, ce qui nuit beaucoup à la compréhension du dossier lors de l'enquête publique par les citoyens non formés à l'analyse détaillée d'un règlement.</li> </ul> <p>De plus a été créée la possibilité de recourir à une révision simplifiée pour autoriser une opération publique ou privée présentant un intérêt général, notion insuffisamment définie</p>	<p><b>Il est fortement souhaitable, pour rendre de la cohérence et de la transparence aux procédures d'urbanisme, de revenir sur certaines des dispositions récente, ou au minimum d'être plus exigeant sur la qualité des documents d'urbanisme</b></p> <p>Même si l'opposabilité du PADD qui est un recueil d'orientations pouvait poser réellement un problème juridique en cas de recours, il faut quand même</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que ce document reste élaboré au préalable et constitue le cœur du dossier d'urbanisme,</li> <li>- que, lors du contrôle du dossier par la préfecture, on s'assure que toutes les orientations du PADD trouvent bien leur traduction concrète dans le règlement ou dans les documents graphiques, .et qu'inversement il n'y ait pas dans le dossier d'éléments importants non annoncés dans le PADD.</li> </ul> <p>Il y a une tendance de certaines municipalités au recours abusif à la procédure de révision simplifiée. Si la notion d'intérêt général doit pouvoir être avancée dans le cas d'une commune qui veut créer les logements sociaux qui lui manquent, c'est plus discutable si c'est pour la construction d'un nouveau centre commercial, notamment dans le cas où n'existe pas le SCOT qui devrait réglementer les implantations commerciales dans le territoire intercommunal.</p> <p>Ou bien la notion d'intérêt général devrait être précisée dans un texte officiel, ou bien l'accord du préfet devrait être requis avant de recourir à cette procédure, ce qui n'est pas actuellement précisé dans les textes.</p>	

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

**2- Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est un outil de planification intercommunale insuffisamment utilisé en Ile-de-France**

Le SCOT définit " *les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques*".

C'est donc l'outil idéal pour assurer la transition entre le SDRIF régional et les PLU communaux. Or pour des raisons que nous indiquons dans la fiche 04, peu de SCOT existent ou même sont en élaboration

**3- Les documents d'urbanisme sont insuffisamment utilisés pour favoriser la mixité sociale dans les communes, et la création de logements sociaux dans celles qui en manquent**

Dans la fiche 05, nous expliquons pourquoi la règle des 20% de logements sociaux instituée par la loi SRU est insuffisamment incitative.

En dehors du PLU communal doivent favoriser la mixité sociale:

- le SCOT dont nous avons dit qu'il doit fixer au niveau intercommunal les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux,
- le programme local de l'habitat (PLH) dont la loi a rendu obligatoire l'élaboration pour les communautés d'agglomération ou de communes de plus de 50 000 habitants, et qui définit les objectifs de construction par nature de logements.

**L'élaboration des SCOT doit être rendue obligatoire ou au moins sérieusement encouragée, en utilisant toutes les ressources permises par la loi**

Comme nous l'indiquons dans la fiche 04, à défaut d'une contrainte légale imposant leur mise en élaboration, la Région devrait y inciter fortement en conditionnant certaines de ses aides financières aux collectivités locales à l'existence d'un SCOT.

D'autre part, même si, pour les SCOT, la loi n'impose le recours à un document graphique que pour les espaces ou sites à protéger. Les SCOT devraient recourir à une cartographie pour indiquer, de façon au moins approximative, l'emplacement des aires commerciales et d'activités, trop souvent implantées par les communes de façon anarchique et sans réel souci de cohérence intercommunale.

**Le PLU, qui doit être compatible avec les documents intercommunaux du SCOT, à condition qu'il existe, et du PLH, doit être utilisé pour orienter la construction dans le sens de la mixité sociale.**

La loi a donné aux municipalités des moyens pour la création de logements sociaux; Citons:

- la majoration du COS pouvant aller jusqu'à 50% depuis la loi ENL de 2006,
  - la possibilité de délimiter des secteurs de la ville où les programmes de logements devront comporter une part à définir de logements sociaux
- D'autre part les communes peuvent recourir à la préemption-réhabilitation de logements existants, et promouvoir les possibilités d'aides de l'ANAH pour conventionner des logements appartenant à des propriétaires privés.
- Dans ce domaine aussi, la Région devrait tenir compte des engagements communaux pour l'attribution d'aides.

FICHE ECOREGION numéro 08 édition 1	<b>Les documents d'urbanisme et leur gouvernance</b>	3/3
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>4- Encore trop de maires sont réticents à l'application des procédures de concertation prévues par la loi pour l'élaboration des documents d'urbanisme.</b></p> <p>La loi prévoit pour les associations d'environnement agréées qu'elles puissent à leur demande accéder au dossier du PLU (ou du SCOT) en amont du processus de leur élaboration, et donc dès le stade de la rédaction du PADD, et formuler leurs observations en tant que "personne consultée". Certains maires, croyant ainsi réduire le risque de recours ultérieur, retardent au maximum voire refusent cet accès, même après un avis favorable de la Commission nationale d'Accès aux Documents Administratifs (CADA) appelée au secours par l'association demandeuse.</p> <p>Il est évident qu'une telle attitude ne peut qu'inciter au contraire à la multiplication des recours contre le document approuvé sans concertation suffisante, et ensuite contre les autorisations d'urbanisme qui en découlent.</p> <p><b>5- Du fait de la décentralisation administrative et de la réduction des moyens des DDE, le contrôle de légalité des documents d'urbanisme tend à devenir une passoire</b></p> <p>Alors que la réforme des autorisations d'urbanisme, appliquée depuis octobre 2007, assouplit les procédures d'instruction pour réduire le risque de contentieux pour non conformité des projets aux exigences du document d'urbanisme en vigueur, il est d'autant plus important, sous peine d'engendrer l'anarchie des projets immobiliers et l'évolution vers une situation non maîtrisée, que la légalité du document d'urbanisme soit garantie par un contrôle sérieux de son contenu</p>	<p><b>Il faut que les autorités encouragent les maires qui jouent le jeu d'une réelle concertation lors des procédures d'urbanisme</b></p> <p>Ceci passe pour les communes et leur maire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par l'application volontaire et transparente de la consultation des associations agréées,</li> <li>- par une possibilité pour les associations non agréées qui le demandent d'être entendues sur les documents arrêtés en conseil municipal (PADD, PLU),</li> <li>- par un accès facile, sur le site internet de la ville par exemple, au projet de PLU lors de sa mise en enquête publique,</li> <li>- par la publication d'un rapport indiquant le comment et le pourquoi des suites données aux observations et réserves formulées dans le rapport du commissaire enquêteur.</li> </ul> <p><b>En Ile-de-France, compte tenu du nombre et de la complexité des documents à élaborer en référence au SDRIF, l'Etat et la Région doivent coopérer pour bâtir un système efficace de vérification de leur légalité</b></p> <p>Si l'Etat n'a plus les moyens de contrôler tous les SCOT et PLU, comme il le faisait précédemment, on peut imaginer que, tout en gardant seul le privilège de la sanction, il ne puisse intervenir le plus souvent qu'en instruction de second niveau suite à la réception par le préfet d'une alerte sur un ou plusieurs points particuliers qui lui seraient signalés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par les services de la Région chargés de s'assurer de la compatibilité des projets de SCOT avec le SDRIF en vigueur,</li> <li>- par les associations agréées qui auraient détecté des anomalies dans un projet de SCOT ou de PLU</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 09 édition 2	<b>Les déplacements et les modes de transport des franciliens</b>	1/4
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>1-La mobilité des franciliens évolue, mais elle recourt encore trop à l'automobile</b></p> <p>Même si globalement le nombre des déplacements n'a pas sensiblement évolué, des modifications sensibles sont intervenues entre 1975 et 2000. Du fait de l'évolution socio-économique (vieillesse de la population, chômage, etc), il y a eu basculement de la prépondérance des déplacements "obligés" (travail, études, profession) vers celle des déplacements non obligés (loisirs, achats), et augmentation des déplacements en heure creuse, soirée et week-end.</p> <p>La longueur moyenne des déplacements domicile-travail a augmenté de 7,5 km à 10 km. Si les déplacements radiaux se font majoritairement en transport collectif, ceux vers les pôles économiques de moyenne et grande couronne recourent essentiellement à l'automobile.</p> <p>Les déplacements internes à la banlieue sont maintenant largement majoritaires (70%).</p> <p>Globalement la part de l'automobile reste prépondérante (45%), mais à la différence de ce qui se passe dans d'autres régions sa croissance est en baisse sensible: 1%/an au lieu de 2,5.</p> <p><b>2-Le plan régional de déplacements urbains (PDU), élaboré sous l'égide de l'Etat, et qui avait pour but essentiel l'amélioration de l'efficacité et de la qualité de service des transports existants s'est passablement enlisé après des débuts prometteurs</b></p> <p>Des comités d'axes et de pôles qui avaient bien fonctionné du fait de l'implication de services des conseils généraux attendent la concrétisation de leur projet ou butent sur les réticences de certaines communes.</p>	<p><b>La nécessité de réduire l'émission des gaz à effet de serre et celle des gaz polluants néfastes à la santé des Franciliens imposent d'agir pour réduire notablement la part des déplacements motorisés</b></p> <p>Cette réduction passera à coup sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par l'amélioration et la réorganisation des transports en commun existants hors Paris,</li> <li>par la création en zone centrale agglomérée d'infrastructures de transports de type circulaire connectées aux lignes radiales existantes,</li> <li>- en moyenne et grande couronne par l'amélioration de la desserte des pôles urbains avec leur bassin de vie et avec les autres pôles,</li> <li>- par le développement des parcs de stationnement d'intérêt régional,</li> <li>- par le conditionnement à une desserte en transports collectifs de l'implantation ou de l'extension des zones commerciales, d'activités et de bureaux, des complexes cinématographiques,</li> <li>- par des aménagements urbains favorisant le développement des modes de déplacements non motorisés</li> </ul> <p><b>La Région doit prendre vigoureusement le relais de L'Etat pour relancer sans tarder l'avancement du PDU</b></p> <p>Cette relance passe au minimum</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- par un renforcement des moyens du STIF pour lui permettre de jouer réellement son rôle de pilote du fonctionnement des comités,</li> <li>- par la mise en place d'une instance d'arbitrage des litiges avec les collectivités locales.</li> </ul>	

Les points noirs de la situation actuelle

Le STIF a trop souvent délégué l'animation des comités de pôles à des communes peu motivées par des enjeux supra-communaux.  
Très peu de plans locaux de déplacements et de plans de déplacements d'entreprises ont été mis en chantier.

**3- Les liaisons ferroviaires avec les autres régions pénalisent inutilement l'organisation du trafic intérieur à l'Ile-de-France**

Le réseau des lignes TGV prioritaire pour la SNCF a été organisé essentiellement en lignes radiales qui se connectent encore trop par les gares parisiennes qu'elles contribuent à saturer

**4- Les mêmes voies servent à la fois, mais sans rationalisation de leur utilisation, à des usages différents**

C'est le cas par exemple des trains dits de grande ligne assurant les liaisons avec les pôles des autres régions, mais utilisés aussi dans la partie francilienne de leur trajet pour la desserte locale et avec Paris

**5- La desserte ferroviaire de la zone centrale agglomérée souffre de l'insuffisance de liaisons de type circulaire**

Cette insuffisance existe:

- en petite couronne où il est souvent nécessaire de passer par Paris pour aller en transport collectif (RER + métro) d'une ville de petite couronne à une autre, sauf quand la mise en place récente de trams y a partiellement remédié,
- mais aussi en moyenne couronne du fait de l'insuffisance persistante des liaisons ferrées tangentielles.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

- par l'encouragement à la généralisation de plans intercommunaux de déplacements liés aux SCOT, et de plans de déplacements par zones d'emplois, en commençant par les administrations.

**L'interconnexion des lignes TGV en contournement de Paris doit être complétée**

Réalisée à l'est, elle doit l'être aussi au sud par réalisation du "barreau sud" Massy- Orly-Valenton, puis par une rocade nord-ouest pour faciliter l'accès par TGV des régions normandes à l'Ile-de-France et à Roissy

**Les mêmes voies doivent être utilisées de façon organisée**

- par des trains chargés des liaisons à moyenne distance reliant les pôles franciliens aux pôles régionaux,
- par des navettes plus courtes de desserte des pôles franciliens avec leur bassin de vie et d'emploi qui dans certains cas peut déborder légèrement sur la région voisine

**La planification et la réalisation des liaisons de rocade doivent être la priorité de la Région pour les 20 années à venir**

Cela passe

- par une réorganisation des services RER et Transilien en séparant l'exploitation de la partie centrale qu'on veut amener à un niveau de capacité et de qualité de service proches de celles du métro parisien, de celle des branches périphériques qui seraient desservies par des navettes de proximité

FICHE ECOREGION numéro 09 édition 2	<b>Les déplacements et les modes de transport des franciliens</b>	3/4
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>6- Malgré l'action de promotion de la Région en faveur des modes de déplacements non motorisés, leur pratique n'a pas sensiblement progressé</b></p> <p>La pratique de la marche, qui était en perte de vitesse régulière, s'est stabilisée à partir de 1990 à un niveau de 1,2 déplacement par jour et par francilien</p> <p>L'usage du vélo, autre que ludique, n'a que peu progressé malgré le tracé, sur nombre de routes départementales, de voies cyclables manquant quelquefois, il est vrai, de continuité et de dispositifs sécurisants. A noter le succès apparent (qui demande toutefois à être confirmé sur une année pleine quand les problèmes de t perte et d'entretien auront été résolus) de l'offre de vélos en libre de service à Paris.</p> <p>Les aménagements destinés à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite sont réalisés de façon très inégale suivant les communes.</p> <p>Toutefois existent maintenant des facteurs qui, accompagnés par l'action des collectivités territoriales, peuvent faire espérer une évolution plus favorable aux déplacements non motorisée:</p>	<p>L'aménagement du RER C entre Saint-Quentin et Juvisy par Versailles et Massy serait un bon exemple de rocade réalisée par RER</p> <p>- par le choix pour la desserte circulaire de la petite couronne entre la continuation du développement des lignes de tram reliant progressivement les pôles entr'eux, et la constitution , nettement plus coûteuse et longue , d'une rocade en métro automatique. Il sera difficile de faire les deux</p> <p><b>Profitant du contexte plus favorable, la Région doit intensifier son programme de promotion et d'aide financière aux collectivités locales s'engageant dans des opérations en faveur des modes doux de déplacement</b></p> <p>En ville:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- création de "zones 30", de quartiers patrimoniaux sans voiture, de cours urbaines</li> <li>- généralisation des facilités de déplacement des personnes à mobilité réduite</li> <li>-;aménagements de trajets piétonniers sécurisés vers les écoles avec ramassage du type "pedibus", vers les gares, vers les équipements culturels et vers les centres commerciaux de proximité;</li> <li>- promotion du vélo pour les trajets de 1 à 3 km par l'aménagement de voies cyclables continues et sécurisées, d'emplacements équipés de stationnement des vélos près des gares, et par l'obligation dans les PLU de maintenir ou de créer des locaux pour eux dans les immeubles d'habitation ou d'activités;</li> <li>- en zone centrale dense (Paris et villes limitrophes), vélos de location en libre service, éventuellement électriques dans les villes pentues.</li> </ul>	

Les points noirs de la situation actuelle

- la prise de conscience davantage répandue de l'impact de l'usage abusif de l'automobile sur la pollution urbaine et l'émission des gaz à effet de serre,
- l'augmentation quasi continue du prix des carburants,
- l'exemple de villes étrangères, et même maintenant de certaines villes françaises, davantage avancées dans la réduction de l'usage de l'automobile en ville,
- la prise de conscience de l'impact sur la santé de l'obésité résultant du manque d'exercice physique.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

En zone rurale: pistes cyclables sur les routes à forte circulation, et accotements aménagés pour le cheminement et la traversée des piétons dans l'intégralité de l'étendue des villages

Pour favoriser les activités touristiques et de loisirs: recensement et protection des chemins ruraux abandonnés par les agriculteurs, interdictions d'accès aux engins motorisés non utilitaires, entretien des GR, équipements d'accueil des cyclistes près des sites touristiques, dans les gîtes et les structures de logement de groupes, voies vertes le long des fleuves et des canaux.

FICHE ECOREGION numéro 10 édition 4	<b>La gestion durable du transport de fret</b>	1/4
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>1- Pour le transport des marchandises en Ile-de-France, la route a une part largement prépondérante et en croissance continue, alors qu'elle est à la tonne-km transportée, davantage génératrice de pollutions et de nuisances que le rail et la voie d'eau</b></p> <p>Environ 380 millions de tonnes de marchandises sont transportées chaque année en Ile-de-France, dont 40% de flux internes à la région, 40% de flux d'échange avec les autres régions et l'étranger, et 20% de flux de transit sans rapport avec les besoins des Franciliens.</p> <p>Le transport routier représente plus de 85% du total et croît régulièrement d'environ 1,5% par an. Sous la pression de la pratique des "flux tendus et des "juste à temps", et plus récemment de la délocalisation des activités routiers, il a induit la création de zones logistiques qui, d'abord concentrées sur quelques sites "historiques" de la proche couronne, s'implantent de plus en plus et de façon dispersée en grande couronne.</p> <p>Le transport de fret est à la source d'une pression pour la création de nouvelles infrastructures routières et autoroutières, alors qu'il est pénalisant en coût d'entretien de ces infrastructures: un semi-remorque de 40 tonnes use la route comme 120 000 voitures.</p> <p><b>2- La Région Ile-de-France n'a pas actuellement les moyens de peser sur l'organisation du transport de fret</b></p> <p>Elle n'est pas reconnue comme un interlocuteur de poids par les organismes impliqués dans l'organisation et la gestion du transport de fret: DREIF, gestionnaires des réseaux publics (RFF, VNF) ou privés (réseau routier concédé), ADP, Port autonome de Paris, opérateurs ferroviaires publics (SNCF) ou privés, syndicats professionnels.</p>	<p><b>Les engagements de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre et la nécessité de réduire la consommation des produits pétroliers de plus en plus coûteux et en voie de raréfaction obligent à une politique de rééquilibrage du transport de fret au bénéfice du transport ferroviaire et fluvial.</b></p> <p>L'Ile-de-France, qui est le nœud central autoroutier du trafic de transit entre l'Europe du sud (Espagne, Portugal, Italie) et l'Europe du nord (Grande-Bretagne, Bénélux, Allemagne, Pays baltes) doit agir en liaison avec l'Etat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour la réduction des flux routiers de transit,</li> <li>- pour faire évoluer les flux d'échanges internes et avec les autres régions en transférant au maximum les transports de marchandises en volumes importants vers le fluvial et vers le ferroviaire (par une allocation dynamique de sillons aux convois de fret),</li> <li>- en organisant de façon plus rationnelle et multimodale la répartition spatiale et le fonctionnement des sites logistiques.</li> </ul> <p><b>La Région doit se doter, comme c'est le cas pour les déplacements et transports de personnes, d'un organisme compétent en transport de fret</b></p> <p>Le moyen adéquat semble être d'étendre officiellement la compétence du STIF au transport de marchandises; En concertation avec les organismes opérant au niveau national, et en collaboration avec les structures intercommunales, il pourrait faire prendre en compte les contraintes et intérêts franciliens avant des décisions prises au niveau national</p>	

Les points noirs de la situation actuelle

**3- Le transport ferroviaire de fret est en déclin constant**

La SNCF, même en dotant sa filiale SERNAM d'une flotte de camions qui lui donne une place de choix au sein des entreprises françaises de transport routier, n'a pas réussi à relever les défis de l'adaptation du transport ferroviaire de fret au contexte, il est vrai difficile, de la concurrence avec le transport routier:

- le défi de la souplesse requise par les nouveaux modes de production et de consommation,
- le défi du coût comparé avec celui du transport routier, insuffisamment pénalisé, il faut le dire, par le coût d'entretien des infrastructures routières en grande partie financé par le contribuable et les particuliers usagers des autoroutes. De plus les entreprises de transport routier ont recouru à des pratiques discutables de sous-traitance à des entreprises étrangères soumises à une réglementation moins sévère et employant une main d'œuvre sous-payée. La SNCF en est arrivée à limiter son offre aux gros chargeurs et à réduire la prise en charge des wagons isolés aus secteurs de la chimie et de la métallurgie.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

**Le lancement d'un grand plan de longue durée de relance du transport ferroviaire de fret est indispensable**

Ce plan, s'inscrivant dans le nouveau contexte d'ouverture à la concurrence du transport de fret, et défini dans les grandes lignes au plan national, serait complété par des dispositions pratiques mises au point en collaboration avec la Région .Il devrait porter sur les points suivants:

1- pour les transports à longue distance:

- développement des **autoroutes ferroviaires**, comme celle récemment créée entre Perpignan et Bettembourg au Luxembourg, pour faire charger sur des trains une partie significative des camions empruntant nos autoroutes. Le développement de ce mode de report sera d'autant plus rapide qu'une "taxe écologique" pénalisera le transport routier. Le report modal du trafic francilien avec l'extérieur de la région serait favorisé par l'existence de quelques terminaux régionaux (Brétigny au sud et Saint Mard au nord-est par exemple).

- mise en place d'une **offre de "TGV fret"** qui induirait un report du trafic de "fret camionné" et de fret aérien vers un mode moins consommateur d'énergie fossile. Un hub TGV à Roissy, connecté à des sites européens par TGV, lui donnerait un atout logistique supplémentaire.

- 2- pour les transports intérieurs et avec les régions voisines:, les lignes ferrées existantes et notamment la grande ceinture, doivent être utilisées pour **acheminer**, par trains classiques ou légers exploités par la SNCF ou des opérateurs privés, les **marchandises depuis les entrepôts de masse situés en grande couronne ou dans le bassin parisien jusqu'à des plateformes de proximité multimodales en cœur d'agglomération** comme Batignolles, Evangile ou Plaine-Saint Denis. Ce type de solution est déjà mis en œuvre par la société Monoprix pour approvisionner ses magasins parisiens à partir du dépôt de Combs-la-Ville via un entrepôt relais à Bercy

FICHE ECOREGION numéro 10 édition 4	<b>La gestion durable du transport de fret</b>	3/4
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>4- La France, en négligeant de développer un réseau de canaux à grand gabarit, a accumulé un retard important en matière de transport fluvial de fret sur les pays d'Europe du nord</b></p> <p>L'Ile-de-France n'a pris conscience que très récemment de l'atout que constituaient ses fleuves de la Seine, de l'Oise et de la Marne. Or le transport fluvial consomme à la tonne.km transportée 5 fois moins d'énergie fossile que le transport routier, et un seul convoi de péniches représente l'équivalent de 250 camions.</p>	<p><b>Le développement du trafic fluvial de fret est un enjeu majeur pour l'Ile-de-France</b></p> <p>Traditionnellement il prend en charge les marchandises non périssables: matériaux de construction, produits agricoles et produits énergétiques. Mais, avec l'évolution du trafic maritime qui se fait maintenant, pour 80% en valeur, par conteneurs, et compte tenu de ce que le port du Havre est maintenant équipé avec Port 2000 pour accueillir les grands porte-conteneurs, l'Ile-de-France est maintenant bien placée pour tirer le meilleur parti de la Seine. Elle sera encore mieux placée quand le canal Seine-Escaut (aussi appelé Seine-Nord Europe) lui offrira une ouverture vers les canaux et les ports du Nord-Pas-de-Calais et du Benelux.</p> <p>Le transport fluvial francilien, à condition de faire de ses ports intérieurs, comme Gennevilliers, Bruyères-sur-Oise et Bonneuil-sur-Marne des plateformes multimodales de masse, pourra étendre ses activités</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au transport des conteneurs (60% de ceux reçus à Rouen et au Havre sont à destination francilienne), dont certains sont utilisée pour approvisionner en produits importés non périssables les magasins des grands groupes de distribution;</li> <li>- au transport des déchets (pour peu que les centres de tri et d'incinération soient implantés en bordure de voie d'eau), et notamment des déchets du BTP et des déchets inertes.</li> </ul> <p>Pour l'aménagement des ports en plateformes multimodales il y aura lieu</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- quand elles s'inscrivent en tissu urbain, de respecter ce tissu par un effort d'intégration paysagère et architecturale;</li> <li>- quand elles s'implantent dans un secteur de grande qualité paysagère, à limiter la taille des constructions et à veiller à ce qu'elles ne dégradent pas le paysage.</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 10 édition 4	<b>La gestion durable du transport de fret</b>	4/4
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>5- L'approvisionnement et les livraisons des marchandises en zone centrale dense posent de plus en plus de problèmes</b></p> <p>La livraison de marchandises par camions se heurte aux contraintes d'horaire et de stationnement des véhicules. Les riverains des lieux de livraison se plaignent des nuisances qu'ils engendrent (pollution et bruit). L'évolution du mode de vie et la prépondérance accordée au transport routier ont conduit à ce que les gares, les quais et entrepôts hérités du passé soient souvent peu voire plus utilisés. On n'a pas cherché à les reconvertir en leur attribuant une nouvelle fonction en relation avec leur ancienne vocation. Ils sont menacés de disparition à cause de la pression foncière qui incite à utiliser les terrains sur lesquels ils sont implantés pour y réaliser des opérations immobilières en y construisant des logements ou des bureaux</p>	<p><b>Il faut mettre en œuvre dans Paris et les communes limitrophes une politique volontariste</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour maintenir malgré la pression foncière, voire aménager quand des opportunités existent, des sites logistiques multimodaux servant de terminaux à partir desquels organiser les livraisons dans les quartiers;</li> <li>- pour étudier sérieusement le problème de la réactivation de la petite ceinture parisienne;</li> <li>- pour faire prendre en charge, compte tenu de la longueur réduite des trajets et du fait que la densité du tissu urbain facilite leur organisation, les livraisons locales, chaque fois que la nature et le volume des marchandises le permet, par des flottes de véhicules non polluants (voitures électriques, voire triporteurs). Des expériences récentes menées à Paris ont permis de s'assurer de la viabilité de telles solutions.</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 11 édition 3	<b>Le transport aérien et la prévention de ses nuisances</b>	1/4
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>1- Les nuisances du transport aérien: un problème d'importance régionale dans un contexte de croissance continue du trafic</b></p> <p><u>1-1- La croissance du trafic</u></p> <p>- Roissy Charles de Gaulle: de 1995 à 2006, malgré les événements de septembre 2001, le nombre de mouvements a crû de 73%, soit une croissance annuelle de 5,5 %. Le nombre de passagers a doublé passant de 28 millions à 56 millions, grâce à une augmentation de l'emport moyen. Le trafic est constitué de liaisons internationales, à hauteur de 90 %.</p> <p>- Orly : le trafic en mouvements et passagers est resté stable sur la période 1995-2006, en raison des limites d'exploitation en vigueur sur la plate-forme. La nature du trafic a changé. La part de liaisons internationales dépasse maintenant le trafic domestique.</p> <p><b><i>Sur ce rythme de croissance, le nombre de mouvements à Roissy atteindra 900 000 en 2015 et 1,1 million en 2020, ce qui serait totalement inacceptable et insupportable.</i></b></p> <p>Il convient également de mentionner l'impact du trafic du Bourget qui est passé de 59 100 mouvements en 2005 à 64 700 en 2006, soit une augmentation de 9,4 %, avec des avions volant très bas, sous les faisceaux de Roissy.</p> <p>Dans le contexte actuel de mondialisation des échanges et de développement des pays émergents, compter sur une réduction du trafic due à la raréfaction et au renchérissement du pétrole est peu pertinent. Il est impossible de dire quand, sous quelle forme et à quel rythme, cette évolution interviendra, mais probablement pas avant quelques dizaines d'années.</p>	<p><b>La Région doit prendre en charge la question des nuisances aériennes, même si les compétences en matière de gestion et d'organisation du trafic se situent aux niveaux national et international.</b></p> <p>Le Président du Conseil Régional doit pouvoir servir de lien entre les autorités responsables et la population, afin que celle-ci ne se sente pas ignorée dans la défense de ses conditions d'existence. Ce rôle de médiation du Président a d'ailleurs été évoqué par François-Michel GONNOT, dans son rapport de juillet 2003, en établissant un certain parallèle avec le STIF, même si le contexte est différent.</p> <p><u>Pour pouvoir remplir cette mission, il est indispensable que le Président du Conseil Régional fasse partie des conseils d'administration d'ADP et d'Air France.</u></p> <p><b>Le plafonnement du trafic à Roissy doit être un objectif clairement affiché et reconnu par les pouvoirs publics.</b></p> <p>Deux moyens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'utilisation de l'indicateur créé en 2003, selon lequel les niveaux de bruit réellement mesurés au sol ne dépasseront pas le niveau moyen des années 1999, 2000 et 2001. Cet indicateur a quelques difficultés à se mettre en place. Il faut qu'il devienne rapidement opérationnel et soit publié en début de chaque année au titre de l'année précédente. Il reflètera obligatoirement les effets de la croissance du trafic et deviendra inévitablement à court terme supérieur au niveau moyen de référence.</li> <li>- Le plafonnement du nombre de mouvements et l'instauration d'un couvre-feu comme à Orly.</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 11 édition 3	<b>Le transport aérien et la prévention de ses nuisances</b>	2/4
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p>1-2--<u>Les nuisances sonores et la pollution atmosphériques auxquelles sont soumis les franciliens sont actuelles et c'est maintenant que les solutions doivent être recherchées.</u></p> <p>Il est déplorable de constater à cet égard l'immobilisme des pouvoirs publics depuis cinq ans.</p> <p><u>Les nuisances sonores</u></p> <p>Selon une étude de l'ACNUSA, cinq millions de franciliens sont survolés à moins de 3 000 mètres, soit par alternat selon le sens de décollage, soit de façon permanente. Le trafic aérien de l'Ile-de-France, qui représente 80 % du trafic national, altère ainsi les conditions de vie de la moitié de la population francilienne. Il convient de rappeler que l'Organisation Mondiale de la Santé fixe à 45 dB(A) dans la chambre à coucher, le niveau maximum au-delà duquel il y a perturbation du sommeil. Or, ce niveau n'est pas respecté, même par les avions les plus modernes.</p> <p><u>La pollution atmosphérique</u></p> <p>Elle constitue un facteur aggravant pour la plupart des maladies respiratoires. Un accroissement de pollution entraîne mécaniquement un surcroît d'hospitalisations surtout chez les enfants et adolescents de moins de 15 ans.</p> <p>La pollution engendrée par les avions est fortement sous-estimée, car elle ne tient compte que des rejets émis dans les quatre dernières minutes de l'atterrissage, le temps de séjour au sol estimé à 26 minutes et les trois premières minutes de décollage, soit au total 33 minutes.</p>	<p>Compte tenu de ses implications internationales, une telle mesure doit être précédée d'une étude sur la réorganisation du trafic aérien, sur l'utilisation d'autres aéroports et sur le recours à d'autres moyens d'acheminement, par exemple pour le fret avec la mise en service d'un TGV-fret, une liaison rapide Roissy-Vatry,</p> <p><b><u>L'urgence est de demander au Gouvernement que la DGAC procède, dans un délai d'aboutissement impératif, c'est-à-dire avant la fin 2008, à l'examen de l'ensemble de ces mesures.</u></b></p> <p>Certaines de celles-ci pourraient être d'application rapide, d'autres plus lointaines, l'important est qu'elles fassent partie d'un plan cohérent permettant de desserrer progressivement les contraintes pesant sur Roissy.</p> <p>L'utilisation des plates-formes de province, est quelquefois présentée comme un transfert sur celles-ci des nuisances de Roissy. C'est une erreur de raisonnement, car on ne peut transférer que ce qui existe. Il n'est pas question de supprimer un trafic existant à Roissy pour le dériver vers d'autres aéroports, mais d'utiliser ceux-ci pour accueillir le supplément de trafic prévu dans les années à venir. Roissy n'a pas vocation à supporter la totalité des nuisances aériennes existantes et futures.</p>	

FICHE ECOREGION numéro 11 édition 3	<b>Le transport aérien et la prévention de ses nuisances</b>	3/4
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p>Même avec ce mode de calcul, un avion émet autant d'oxyde d'azote que 17 poids lourds parcourant 100 km chacun et rejette un volume considérable de composés organiques et de particules fines ayant des effets cancérigènes. Des études ont été entreprises, elles n'ont jamais emporté la conviction des pouvoirs publics.</p> <p><b>3-L'insonorisation des logements</b>          Les mesures prises récemment par le Gouvernement concernant les crédits d'insonorisation vont permettre de débloquer les dossiers de demande d'aide, en instance à Orly.</p>	<p><b>La Région doit agir pour que le ministère de la santé se saisisse du problème</b> pour tirer toutes les conséquences de cette pollution atmosphérique et des effets des nuisances sonores sur la population, notamment sur les enfants.</p> <p>A court terme, dans le cadre d'une éco-région, on devrait promulguer une <u>réduction des mouvements d'avions en période de pic de pollution</u>.</p> <p>Une éco-région devrait aussi agir activement en vue de la <u>suppression de l'exonération fiscale dont bénéficie le kérosène</u>.</p> <p><b>Une réforme en profondeur du système d'insonorisation doit être entreprise</b> dans le sens d'une simplification, d'un contrôle plus strict du coût des travaux et d'une réévaluation des plafonds d'indemnisation. La procédure d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO), mise en place à titre d'essai à Orly et Roissy, doit être l'occasion de procéder à ce réexamen et aboutir à porter le taux d'aide de 80 à 95 % du coût d'insonorisation du logement. Laisser 20% de la dépense à la charge des riverains dissuade beaucoup d'entre eux de demander cette aide, insonoriser un logement coûte en effet entre 7.000 et 10.000 €.</p> <p>Les communes non comprises dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) mais subissant un niveau de bruit élevé, du fait de leur situation sous certaines trajectoires, devraient pouvoir bénéficier de l'aide à l'insonorisation. Toutefois, cette extension se heurte au refus de certains élus d'accepter les contraintes urbanistiques liées à l'octroi de cette aide.</p>	

La situation actuelle

**4- L'aéroport du Bourget**

Le Bourget, situé en zone urbaine, écoule un trafic de jour et de nuit analogue à celui de certaines plates-formes de province. Mais il s'agit d'avions inférieurs à 20 tonnes, qui ne sont pas pris en compte dans la réglementation sur les nuisances aériennes. Le niveau de gêne subi par les riverains ne doit cependant pas être ignoré.

**5- Sans action forte, des perspectives inquiétantes pour l'avenir**

L'activité aérienne a des retombées économiques importantes. Mais elle engendre une dégradation de l'environnement qui va aller s'accroissant. Le transport aérien, selon toute probabilité, va continuer à croître au rythme de l'émergence et du développement des flux économiques et touristiques, notamment en provenance des pays d'Asie et d'Amérique du Sud. Les prévisions démographiques chiffrent la population mondiale en 2050 entre 9 et 10 milliards contre 6 milliards actuellement. Le tiers de l'humanité résidera en Chine et en Inde. Selon toute probabilité, l'essor technologique se poursuivra et s'accroîtra.

La croissance du transport aérien ne sera sans doute pas indéfinie, mais cette limite est loin d'être atteinte. Il faut rappeler que les anticipations établies dans le passé sur le rythme de progression de ce trafic ont toujours été grossièrement sous-évaluées.

L'accueil de l'activité aérienne en Ile-de-France deviendra un problème redoutable sur les plans sociaux et organisationnels d'ici quelques années si l'immobilisme actuel devait se poursuivre.

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

**L'aéroport du Bourget doit être pris en compte dans la zone de Roissy**

Pour éviter une modification de la réglementation nécessaire pour l'établissement d'un PEB et d'un PGS propres au Bourget, il suffirait d'englober cette plate-forme dans la zone couverte par les PEB et PGS de Roissy. Il est indispensable qu'une décision soit prise en ce sens.

**Un pouvoir accru pour l'ACNUSA**

Au niveau national, l'ACNUSA, créée en 2000, a su faire évoluer son action. Néanmoins, son efficacité a été limitée au champ qui lui a été dévolu. Pour l'avenir, il semble prioritaire de lui conférer un pouvoir plus large, y compris de mise en demeure et d'injonction, voire d'élargir son champ aux pollutions chimiques. Une écorégion devrait agir pour favoriser, dans la mesure de ses moyens, une action en ce sens.

Une écorégion ne peut se concevoir sans une réorganisation des trajectoires (procédures d'approche et de décollage) effectuée non pas comme précédemment pour fluidifier et augmenter le trafic mais pour réduire au minimum les nuisances sonores subies par les riverains proches et les populations survolées à basse altitude, parfois à des distances considérables des pistes. Au minimum elle devrait agir pour que les propositions de l'ACNUSA consistant à appliquer les techniques d'approche douce ("descente lisse" ou "descente continue"), actuellement en phase d'expérimentation, soient enfin mises réellement en application, notamment en "période nocturne", période pendant laquelle les contraintes de sécurité, mises en avant par le contrôle aérien pour en différer la mise en service, ne se posent pas.

FICHE ECOREGION numéro 12 édition 2	<b>Une agriculture francilienne durable</b>	1/3
<b>Les points noirs de la situation actuelle</b>	<b>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</b>	
<p><u>1- L'urbanisation extensive de l'Ile-de-France entraîne une consommation excessive des terres agricoles</u></p> <p>Les espaces naturels étant mieux protégés depuis environ 50 ans, ce sont les terres agricoles qui ont servi de réserve foncière pour l'extension de l'agglomération francilienne</p> <p>L'espace agricole continue à se restreindre progressivement: la consommation de terres agricoles, de 2000ha/an au cours de la décennie 80-90, est actuellement sensiblement deux fois moindre</p> <p>Mais le problème de l'espace agricole francilien est moins un problème de pénurie d'espace que celui de l'urbanisation extensive: périurbanisation aux limites de l'agglomération et rurbanisation par mitage de l'espace rural.</p> <p><u>2- L'agriculture francilienne, trop marquée par l'exploitation intensive des terres, pollue les eaux et les sols</u></p> <p>L'agriculture francilienne compte quelque 6.500 exploitations de 150 ha de surface moyenne avec des terres de grande qualité et propices à la grande culture (94 %). Le nombre réel d'exploitations exploitées à plein temps ne doit pas dépasser 4.000 en 200. Les milieux professionnels estiment que la dimension souhaitable d'une exploitation familiale en Ile-de-France est de 250 à 300 ha: avec ce dernier chiffre, il ne subsisterait dans la région que 2.000 exploitations de grande culture.</p> <p>La profession, orientée par les subventions de la PAC, a eu tendance à se réfugier dans la spécialisation. Les exploitations sont devenues plus dépendantes de ces choix, moins autonomes et donc plus fragiles. Cette agriculture a pour conséquences:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'appauvrissement des sols: selon l'INRA plus d'un tiers des terres arables franciliennes sont déficitaires en matières organiques,</li> </ul>	<p><u>Une urbanisation plus dense réduisant la consommation d'espaces agricoles</u></p> <p>Outre la prise en compte partielle des besoins en logements et en locaux d'activités par l'agglomération centrale ( densification des secteurs mutables de la petite couronne desservis par les transports collectifs), l'urbanisation se fera dans des secteurs bien délimités en contiguïté d'espaces déjà urbanisés en recourant à des formes urbaines plus denses que celle des actuels lotissements et donc moins gaspilleuses d'espace (<i>cf fiche 07</i>)</p> <p>La constructibilité sur les espaces agricoles dans les communes rurales est considérablement réduite au niveau des documents d'urbanisme et rigoureusement contrôlée lors de l'instruction des permis de construire (<i>cf fiche 08</i>).</p> <p><u>Il faut encourager une agriculture davantage centrée sur les besoins de la population francilienne et plus respectueuse de l'écologie</u></p> <p>La politique agricole francilienne doit être revue pour tenir compte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de la remise en cause de la PAC, qui va réduire drastiquement les revenus des agriculteurs dont une bonne partie est liée aux subventions,</li> <li>- des réactions de l'opinion face à des niveaux de pollution à juste titre jugés dangereux pour la santé.</li> </ul> <p>Il faut abandonner l'analyse des problèmes agricoles à travers le prisme unique de l'agriculture intensive. Les choix relatifs à l'orientation des activités agricoles seront faits en tenant compte des besoins de la population francilienne, et prendront en compte les coûts globaux, y compris environnementaux, et le bilan énergétique réel des différentes filières.</p> <p>Il faut promouvoir les pratiques agricoles soucieuses de ne pas engendrer des risques d'inondation par ruissellement, et d'épargner les ressources naturelles en limitant la consommation d'eau pour les arrosages, abandonner des modes</p>	

<p>FICHE ECOREGION numéro 12 édition 2</p>	<p><b>Une agriculture francilienne durable</b></p>	<p>2/3</p>
<p>Les points noirs de la situation actuelle</p>	<p>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</p>	
<p>- l'utilisation massive des engrais et des produits phytosanitaires, induisant une dépendance à l'égard de l'industrie chimique et une pollution des sols, des eaux et de l'air, - la disparition de variétés indigènes réputées non rentables et la culture de variétés exotiques modifiant le biotope.</p> <p><u>3- La profession agricole est en voie de paupérisation et coupée de la population citadine</u></p> <p>Le monde agricole francilien, comme le monde agricole français d'ailleurs, est en crise majeure malgré la qualité des terres et ses exportations qui sont fondamentales pour la balance commerciale française. Après avoir vu ses revenus et son niveau de vie progresser, la profession agricole se paupérise. L'agriculteur francilien ne produit plus pour satisfaire les besoins fondamentaux de la population, mais pour rentabiliser son exploitation, voire pour la sauver de la disparition, au regard de critères qu'il ne maîtrise plus. Il est d'autre part confronté à la méfiance des citadins, souvent mal informés des problèmes des agriculteurs, vis-à-vis de la profession, méfiance en partie due aux pratiques polluantes, mais aussi à l'impression que cette profession est largement assistée, alors qu'on parle d'excédents agricoles difficiles à écouler. De plus il est victime du renchérissement de l'énergie, dont l'agriculture est largement consommatrice, et de la difficulté croissante d'accès des engins agricoles aux terrains exploités. On constate la disparition progressive de la "ferme" traditionnelle et de milliers d'agriculteurs (plus de 3000 sur 7500 depuis 1990) et la difficulté de trouver des repreneurs dans la famille et même en dehors de celle-ci.</p>	<p>de culture ou des variétés de plantes aboutissant à l'appauvrissement des sols, et maintenir des jachères pour lutter contre l'érosion de la biodiversité Il faut encourager prioritairement, au besoin par une détaxation, les pratiques agricoles limitant de façon efficace l'utilisation des engrais et le recours systématique aux intrants chimiques (herbicides, fongicides, pesticides) Il faut proscrire la culture d'OGM en plein champ;</p> <p><u>L'Ile-de-France doit stopper le déclin rapide de l'agriculture nourricière en faisant une priorité de sa relance</u></p> <p>Compte tenu de ces menaces sur son agriculture, l'éco-région francilienne doit donc proposer une stratégie qui permette à la fois de limiter la consommation d'espace agricole, de réduire les pollutions et d'adapter ces espaces aux attentes des citadins sans nuire au développement d'une agriculture rentable donc durable. . L'éco-région devra donc participer par des choix stratégiques à: - considérer l'activité agricole comme une activité économique "vitale" pour le devenir francilien, en maintenant un potentiel agricole régional quantitatif et de qualité, - valoriser la proximité urbaine, - trouver les équilibres qui assureront une activité performante et "digne" valorisant l'agriculteur dans son rôle de "conservateur" de l'environnement rural, des paysages, de la flore, de la faune et de la santé humaine. En 2000, on ne comptait plus que 118 arboriculteurs, 237 maraîchers, 345 horticulteurs et un peu plus de 200 éleveurs herbivores. S'ils n'occupent qu'environ 15% ha de l'espace agricole, ils représentent presque 30% de l'emploi agricole, et ce sont leurs terres qui sont souvent les plus menacées par l'urbanisation.</p>	

<p>FICHE ECOREGION numéro 12 édition 2</p>	<p><b>Une agriculture francilienne durable</b></p>	<p>3/3</p>
<p>Les points noirs de la situation actuelle</p>	<p>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</p>	
<p>Sont apparus de «nouveaux agriculteurs» ou des groupements, plus préoccupés de rentabilité à court terme que de durabilité des exploitations dont ils sont propriétaires mais pas toujours exploitants.</p> <p>Il faut éviter à tout prix que le seul avenir pour l'agriculteur soit de " vendre ses terres à l'urbanisation".</p> <p><u>4- L'agriculture francilienne ne peut se maintenir et se reconverter sans des aides régionales orientées et coordonnées</u></p> <p>Pour l'agriculture maraîchère, c'est essentiellement une puissante intervention sur le foncier pour dégager des terres à louer aux maraîchers dans des zones proches de l'agglomération</p> <p>Il faut encourager la constitution de groupements d'exploitants pour le maraîchage, l'arboriculture et les pépiniéristes de façon à être en meilleure position pour discuter avec les réseaux de commercialisation.</p> <p>Pour l'agriculture "bio", c'est l'aide à la constitution de réseaux courts de distribution.</p> <p>La région doit aussi promouvoir la production agricole d'écomatériaux (chanvre pour l'isolation par exemple) sur des terres de moindre qualité. Mais la culture orientée sur les agrocarburants de première génération ne doit pas être à notre sens une priorité francilienne.</p>	<p>Compte tenu de l'existence en Ile-de-France d'une forte population urbaine aux besoins alimentaires importants, la priorité doit être donnée au maintien et même au développement d'une agriculture périurbaine de proximité de petites et moyennes exploitations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- produisant des produits alimentaires de base de qualité,</li> <li>- certifiée par des labels officiels (produits "bio", AOC par exemple)</li> <li>- faisant parvenir ces produits aux consommateurs franciliens par des filières de distribution aussi courtes que possible (AMAP, cueillette par les clients sur le champ par exemple).</li> </ul> <p><u>Les agriculteurs peuvent aussi tirer profit de la demande des citoyens en matières d'espaces naturels et de loisirs</u></p> <p>Les petites et moyennes exploitations périurbaines peuvent aussi être aidées. en leur proposant de s'associer à la pratique d'activités éducatives et de loisirs destinées à favoriser la connaissance de la nature par les urbains (fermes pédagogiques, classes de nature, accueil à la ferme,...).</p> <p>La fonction paysagère et environnementale de l'agriculture sera mise en valeur par les projets éducatifs précités et des projets de service public (contrats d'entretien des chemins ruraux et des réseaux de fossés, par exemple).</p> <p>Enfin, dans des espaces que cèderait l'agriculture, il faut avoir une politique d'aménagement d'espaces verts et de loisirs, ce qui suppose une action foncière (de la région et des collectivités locales) et des crédits d'aménagement et d'entretien.</p>	

FICHE ÉCORÉGION numéro 13 éd 4	Préservation de la forêt et de la biodiversité		1/3
La situation actuelle		Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>Etat des lieux</u></p> <p>270.000 hectares - soit près du quart du territoire de l'Île-de-France – sont boisés. Sur ce total, 251.000 ha, soit 90 %, sont voués à la production de bois. Les forêts franciliennes sont majoritairement (71 %) privées et celles-ci sont morcelées en 100.000 propriétés d'une surface moyenne inférieure à 2 ha. Seules 768 propriétés, constituant 1/3 de l'espace forestier privé, sont composées de parcelles d'au moins 25 ha d'un seul tenant appartenant souvent à des propriétaires plus chasseurs que forestiers et peu disposés à les ouvrir au public. Cette situation induit des discontinuités de gestion et le plus souvent une absence d'entretien.</p> <p>Les forêts publiques (82.000 ha) appartiennent à l'État (70.000 ha), à la Région (8.000 ha), à 4 départements et 42 communes (4.000 ha). Leur surface moyenne dépasse 500 ha. La prépondérance des forêts domaniales et régionales résulte de l'histoire (Fontainebleau, Rambouillet, Saint-Germain, Marly proviennent du domaine royal) mais aussi d'une politique d'acquisition menée par l'État depuis les années 70 (Montmorency, Notre-Dame, Trois Pignons, La Commanderie) et par l'Agence des espaces verts (Grosbois, Ferrières, Rougeau, Bondy).</p> <p>À l'instar des forêts françaises, la forêt francilienne est pluri-fonctionnelle.</p> <p><u>1- Elle conserve des écosystèmes fragilisés par la proximité urbaine</u></p> <p>- Eau : tandis que l'urbanisation continue à imperméabiliser les sols, les forêts constituent des zones d'absorption des pluies, qui limitent le ruissellement et ses conséquences en cas de crues. Contrairement aux zones agricoles, les forêts ne reçoivent ni engrais ni pesticides et participent à la réduction et à la dilution des polluants dans les nappes souterraines.</p>		<p>La Région Ile-de-France, qui s'appuie déjà sur l'Agence des espaces verts, en créant récemment NATUREPARIF, s'est donné des moyens pour mener une politique de protection des milieux naturels et de la biodiversité</p> <p>Les différents rôles tenus par l'espace forestier doivent être préservés et maintenus compatibles pour les générations futures.</p> <p><u>1- Agir pour préserver la biodiversité</u></p> <p>- Les autorités doivent pérenniser les massifs par leur inscription et leur délimitation précise dans le SDRIF et les PLU, y compris pour les parcelles forestières de faible taille ; le SDRIF doit indiquer les couloirs nécessaires à la circulation des grands ongulés d'un massif à l'autre.</p> <p>- Il faut limiter plus strictement les autorisations de défrichement. Encas d'urbanisation une servitude non aedificandi de 20m devrait s'ajouter à la bande des 50m</p>	

La situation actuelle

- Air : par l'absorption foliaire, les forêts jouent un rôle important d'épuration des poussières atmosphériques dues notamment à la circulation automobile. Elles participent à la lutte contre l'effet de serre.

- Biodiversité : la forêt constitue encore un refuge pour certaines espèces animales et végétales. Parmi les 200 espèces de plantes protégées en Île-de-France, 50 sont des espèces forestières ou de lisière. La forêt abrite de nombreux habitats non forestiers : landes, mares, tourbières.

2- La forêt produit du bois de chauffage et des matériaux de construction avec une productivité moindre que la moyenne nationale du fait du morcellement de la propriété.

On constate la quasi-disparition de la filière bois tant amont (entreprises de boisement et d'exploitation) qu'aval (scieries, meubles,...).

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

- En cas d'implantation d'équipements d'utilité publique dans les espaces boisés, une compensation doit être prévue, par réduction, au moins équivalente en superficie, des espaces urbanisables adjacents.

- L'État devrait classer en forêt de protection des massifs qui ne sont pas encore protégés et les louer par bail emphytéotique (99 ans) à la Région.

- L'État (SAFER), les collectivités territoriales (AEV et AFTRP) doivent poursuivre la politique d'acquisitions avec un objectif : 1.000 ha par an.

- Il est demandé que les gestionnaires de la forêt publique maintiennent voire reconstituent une forêt diversifiée : plus de feuillus que de résineux, en tenant compte toutefois de la sensibilité du hêtre à la sécheresse estivale qui pourrait être accrue par le changement climatique.

- La création de parcs urbains est souhaitée là où les surfaces forestières sont insuffisantes ou inexistantes, pour remplir une partie des fonctions que joue l'écosystème forestier (épuration de l'air, écoulement des eaux).

- Maintien des zones humides à l'intérieur ou en périphérie des massifs.

- Restauration et préservation d'arboretum.

2- La production de bois

Il s'agit d'une énergie renouvelable.

- Encouragement à la mise en place d'une filière bois-énergie, portée par l'ONF, mais en évitant la standardisation par sélection des essences « améliorantes » qui provoquent un appauvrissement de la biodiversité.

- Le Conseil régional pourrait encourager la mise en place de gestion groupée pour les parcelles privées.

- Mise en place, sous l'impulsion du Conseil régional, d'un programme de gestion et d'entretien des forêts privées associé à une politique d'insertion par l'emploi.

FICHE ÉCORÉGION numéro 13 éd 4	<b>Préservation de la forêt et de la biodiversité</b>	3/3
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p> <u>3- La forêt accueille une population urbaine plus avide d'espaces de loisirs que partout ailleurs</u> </p> <p>           Plus de 6 millions de franciliens fréquentent annuellement les forêts d'Île-de-France ; la fréquentation de la forêt au moins une fois par an de la part de chaque francilien a augmenté de 30 % en 30 ans (1968/1998). Chaque francilien ne dispose que de 261 m<sup>2</sup> de forêt contre 2.500 m<sup>2</sup> pour l'ensemble des français. Cette caractéristique régionale est aggravée par deux phénomènes : une répartition non homogène des massifs sur l'ensemble de la région, la prépondérance des forêts privées. La disponibilité en forêt publique n'est que de 77 m<sup>2</sup> par francilien contre 800 m<sup>2</sup>/hab dans le reste de la France. Conséquence : un report de fréquentation sur les forêts privées entraînant des conflits entre propriétaires et usagers. Du fait même de leur morcellement, les boisements privés sont à la fois potentiellement très accessibles (à proximité des zones urbanisées), et convoités pour l'extension urbaine.         </p>	<p>           - Signature de chartes forestières de territoire incluant la gestion de la filière bois.         </p> <p> <u>3- L'accueil du public</u> </p> <p>           - Développer l'ouverture au public des forêts privées par convention prévoyant une aide financière à un diagnostic écologique devant déboucher sur un plan de gestion, tout en anticipant les situations conflictuelles. Encourager leur gestion par massifs et non plus bois par bois par le biais de chartes forestières de territoires. Par exemple: le massif des Andelys (Normandie) a contractualisé l'amélioration de la ressource en eau potable, l'amélioration de la gestion forestière et des débouchés du bois, l'amélioration de la dimension sociale (randonnée, sensibilisation, limitation et contrôle de la fréquentation motorisée, ramassage des déchets).         </p> <p>           - Forêts publiques : application au massif de Fontainebleau d'un statut de Parc national, tenant compte de son caractère périurbain, considérant qu'il s'agit d'un des éléments les plus précieux du patrimoine naturel francilien et national en raison de sa richesse biologique, de sa valeur culturelle et de sa capacité d'accueil ; Bois de Boulogne et de Vincennes : stopper toute tentative de d'urbanisation ; réhabiliter ces deux bois fortement dégradés par excès d'installations.         </p> <p>           - Limitation des jours de chasse (hors mercredi, dimanche et vacances scolaires)         </p> <p>           - Transformation des voies rapides en boulevards forestiers avec limitation de vitesse et aménagement de passages pour piétons couplés aux continuités écologiques.         </p> <p>           - Pour l'ensemble des massifs, il est demandé une évaluation régulière, à laquelle les associations représentantes d'usagers seront associées.         </p>	

FICHE ECOREGION numéro 14 édition 3	<b>Qualité et gestion durable de l'eau</b>	1/3
<b>Les points noirs de la situation actuelle</b>	<b>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</b>	
<p><u>1- Une politique de l'eau trop éclatée et insuffisamment mise en pratique</u></p> <p>Comme c'est le cas au plan national, mais avec une acuité encore plus forte du fait de l'imbrication des zones urbanisées et d'espaces naturels et agricoles importants, l'Ile-de-France souffre de l'absence d'une vraie politique de l'eau englobant tous les aspects du problème.</p> <p>La politique de l'eau est trop parcellisée. Les compétences de l'Etat, de la région, des départements et groupements intercommunaux se chevauchent, rendant difficile une vision claire et prospective dans l'optique du développement durable.</p> <p>Les directives européennes (particulièrement la DERU) sont souvent mal appliquées et conduisent à des contentieux. Les grands principes de la loi sur l'eau (protection de la ressource, de la biodiversité, des milieux aquatiques, principe pollueur-payeur) sont bafoués.</p> <p><u>2-Un certain gaspillage et un manque de sensibilisation citoyenne à la nécessité de gérer la ressource en eau</u></p> <p>Chaque été, un ou plusieurs départements d'Ile-de-France sont touchés par la sécheresse, et les préfets doivent prendre des arrêtés d'économie d'eau. Le niveau de la nappe de Champigny reste au dessous de la normale. Mais les plaines céréalières sont abondamment irriguées et perdurent certaines pratiques néfastes comme l'irrigation pendant les heures chaudes.</p> <p>L'eau potable, qui devrait servir en priorité pour les besoins de l'homme est trop souvent utilisée pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des cours. Beaucoup trop de Franciliens, doutant de la qualité de l'eau du robinet, achètent pour leur consommation quotidienne des bouteilles d'eau minérale dont il faudrait réduire le nombre pour réduire à la source les déchets ménagers</p>	<p><u>La région Ile-de-France, si elle veut prétendre à la qualification d'écorégion, doit définir en partenariat avec les institutions existantes une politique de l'eau, la promouvoir auprès des acteurs concernés et veiller à son application</u></p> <p>A notre sens, cette politique doit couvrir les domaines suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maîtrise et économie de la ressource,</li> <li>- gestion de l'eau dans la ville, maîtrise du ruissellement et de l'imperméabilisation des sols,</li> <li>- protection des captages et arrêt de la pollution des nappes souterraines et des rivières,</li> <li>- protection des zones humides et renaturation des milieux aquatiques,</li> <li>- prévention des risques d'inondation.</li> </ul> <p><u>Instaurer une politique de gestion durable de la ressource</u></p> <p>La région doit promouvoir auprès des autres collectivités publiques la récupération de l'eau de pluie pour l'arrosage et le nettoyage des espaces publics. Elle peut la mettre en pratique dans les établissements dont elle est en charge (lycées par exemple), mais aussi favoriser dans les subventions qu'elle accorde les projets qui la mettent en oeuvre.</p> <p>Mais elle doit déployer aussi un programme de promotion de la gestion durable de l'eau auprès des agriculteurs et des particuliers.</p> <p>Auprès de ces derniers, la région après avoir engagé un programme de réduction de la pollution des eaux, doit accompagner et renforcer la campagne engagée par différents syndicats des eaux pour inciter les franciliens à boire l'eau du robinet.</p>	

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

3- Malgré les efforts la qualité de l'eau des rivières et des nappes souterraines continue à se dégrader

Des efforts ont été faits par les entreprises pour dépolluer l'eau issue des procédés industriels avant de la rejeter dans le milieu naturel.

Mais l'agriculture utilise encore trop des pratiques néfastes:

- drainage des terres empêchant l'eau de s'infiltrer,
- utilisation abusive de nitrates et de pesticides,
- méthodes agricoles détruisant la porosité des sols et empêchant la formation d'humus
- suppression des haies.

Une étude menée en 2005 conclut que 20% des masses d'eau à l'origine de l'alimentation en eau potable présentent un risque et 30% un doute.

4- On utilise encore trop des pratiques nocives pour le maintien des zones humides et milieux aquatiques si précieux pour la biodiversité

Pendant longtemps la gestion de l'eau a été conduite dans une logique d'ingénieur: imperméabilisation des sols, évacuation de l'eau des sites dans les réseaux, installation de tuyaux pour regrouper l'assainissement, assèchement des zones humides, recalibrage des cours d'eau

Même si des progrès ont été réalisés, il y a encore des syndicats de rivières qui préconisent des grands travaux: enrochements, bétonnage des berges et des communes qui ne protègent pas les zones humides

La région doit engager un vigoureux programme de réduction et de prévention de la pollution des eaux de captage

Un tel programme doit comprendre les volets suivants:

- promotion de l'épuration à la source;
- diminution drastique de l'utilisation d'engrais hydratés et de pesticides dans les nombreux parcs urbains et espaces verts en commençant par ceux qu'elle gère (les lycées, hôpitaux, maisons de retraite,...)
- promotion de pratiques douces: prairies dans les parcs urbains, fauchage mécanique
- campagne à mener, auprès des départements, des entreprises publiques (SNCF, autoroutes,...) et bien sûr des agriculteurs à travers leurs instances représentatives;
- campagne auprès des particuliers pour l'utilisation de produits non polluants et la suppression des herbicides

Il faut protéger la biodiversité apportée par les milieux riches en eau

Pour protéger, il faut mieux connaître, donc compléter l'inventaire des zones humides et milieux aquatiques;

Il faut ensuite créer un plan de protection et de réhabilitation

- utilisant la politique des "espaces naturels sensibles" et celle de l'Agence régionale des espaces verts pour des achats ou des aides financières,
- conditionnant l'octroi des financements des contrats de rivières à la qualité environnementale des travaux envisagés,
- restaurant les continuités écologiques des rivières (suppression d'anciennes vannes et ouvrages non utilisés qui fractionnent l'écoulement), favorisant les passes à poissons,
- encourageant la renaturation des cours d'eau et des berges.

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

5-L'aménagement urbain de l'Ile-de-France a négligé la valeur paysagère et la contribution à la qualité de vie des cours d'eau et des espaces aquatiques

Les berges des fleuves ont été souvent rognées et bétonnées pour élargir les routes et faciliter la circulation automobile.  
Les ruisseaux et même les rivières (cas de la Bièvre), pollués par les déchets résultant de l'urbanisation, ont été enterrés et intégrés au réseau des égouts.  
Les étangs et plans d'eau naturels ou artificiels (anciennes carrières) sont encore trop souvent menacés d'artificialisation, voire de disparition.

6- L'évolution climatique prévisible pourrait rendre plus fréquentes et plus brutales les inondations

Il s'agit des débordements des fleuves et rivières du fait de précipitations importantes en hiver, mais également du ruissellement pluvial lors des orages d'été qui, du fait de l'imperméabilisation des sols des zones urbanisées, provoque un déferlement des eaux dans le réseau d'égouts et le reflux de celui-ci en fond de vallée.

Le conseil régional, en concertation avec les départements, doit élaborer et adopter un "plan bleu" régional

Il s'agit de promouvoir une politique patrimoniale valorisant le paysage autour de l'eau, que ce soit en ville ou dans les vallées. L'eau peut être l'élément centralisateur du paysage dans certaines grandes opérations d'aménagement urbain (Seine-Amont par exemple) De telles opérations peuvent aussi être conçues pour être exemplaires en matière d'utilisation de l'eau de pluie.  
On peut développer des parcs régionaux autour du thème de l'eau (projet de la vallée du Morbras, par exemple).  
Cette politique passe aussi par la reconquête des berges, le développement des loisirs liés à l'eau (activités sportives, promenades, )  
Une réalisation phare de cette politique devrait être de continuer la remise au jour et la réouverture de la Bièvre.

La région doit engager un plan de prévention des inondations en agissant à trois niveaux

- 1- s'assurer de l'application stricte des dispositions des PPRI dans les PLU des communes concernées;
- 2- exiger que les SCOT intercommunaux identifient les secteurs menacés par le ruissellement urbain et définissent les dispositions préventives (bassins de rétention en amont par exemple)à mettre en place
- 3- favoriser au niveau des subventions les projets qui témoignent d'une approche correcte en matière de prévention des inondations.
- 4- exiger pour toute nouvelle construction la récupération des eaux pluviales au plus près pour l'arrosage ou les servitudes domestiques.

FICHE ECOREGION numéro 15 édition 1	<b>La prévention des risques d'inondation</b>	1/3
<b>La situation actuelle</b>	<b>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</b>	
<p>Selon tous les spécialistes l'occurrence d'une crue comparable ou supérieure à celle de 1910 est le seul risque naturel pesant sur l'Ile-de-France mais il est majeur.</p> <p>Un risque secondaire et plus localisé est celui des inondations survenant en cas d'orage exceptionnel.</p> <p><b><u>La crue de la Seine</u></b></p> <p>Compte tenu de la relative lenteur de la montée des eaux et de l'efficacité du service d'annonce des crues, une inondation type 1910 ne menacera guère la sécurité des personnes. Elle aura essentiellement un impact sur le fonctionnement de l'agglomération. Son premier effet sera de paralyser l'agglomération (trafic fluvial, circulation automobile, transports collectifs, électricité, distribution de chaleur), durant la durée des plus hautes eaux (une semaine en 1910).</p> <p>Elle entraînera des dégâts beaucoup plus importants et durables que ceux de 1910 en raison de la sophistication de l'ensemble des réseaux et des activités dans lesquels l'électricité et l'informatique (radicalement incompatibles avec l'humidité) interviennent massivement. Le rétablissement du service de certains réseaux pourrait demander plusieurs mois. Au total, le coût d'une crue type 1910 se chiffrera par milliards d'euros.</p> <p><u>1- Les limites de la politique de prévention actuelle</u></p> <p>Actuellement la prévention du risque passe d'abord par l'<b>aménagement</b>, en amont de l'agglomération parisienne, soit de barrages de retenue, soit de zones naturelles d'expansion de la crue. Cinq grands ouvrages de régulation des débits des cours d'eau du bassin de la Seine ont été construits et sont en service. Ils peuvent corriger partiellement mais non compenser un événement climatique semblable à celui de l'hiver 1909-1910.</p>	<p><u>Une action concertée avec les régions voisines</u></p> <p>D'autres projets de grandes retenues artificielles ne sont guère envisageables en raison de leur relative inefficacité (situés trop en amont) et de leur refus par les populations des territoires concernés.</p> <p>L'aménagement de zones naturelles d'expansion comme celle de La Bassée est envisagé mais se heurte aussi à des oppositions locales</p> <p>Le Conseil régional Ile-de-France doit prendre l'initiative de <b>proposer</b> au régions amont (Bourgogne et Champagne-Ardenne) <b>des accords tendant à freiner les aménagements</b> ayant une influence directe sur les niveaux de crue: déboisements, arasement de haies, drainages excessifs des surfaces cultivées, rectification et canalisation des cours d'eau.</p>	

FICHE ECOREGION numéro 15 édition 1	<b>La prévention des risques d'inondation</b>	2/3
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>2- Les actions de prévention à faire appliquer au plan local</u></p> <p>La prévention passera par</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>le maintien du maximum d'espace pour l'écoulement des eaux</b> (entretien du lit, augmentation du tirant d'air des ponts, effacement des barrages obstacles, respect de la largeur du fleuve, dégagement des berges inondables). L'essentiel de ces travaux ont été réalisés depuis 1910. Aujourd'hui Voies navigables de France et le Port autonome de Paris veillent sur l'application du principe de précaution.</li> <li>- <b>des aménagements locaux de défense</b> des zones inondables: rehaussement de quais comme dans Paris, construction et entretien de parapets comme en banlieue.</li> </ul>	<p><u>Une action d'ensemble négociée avec les les collectivités locales et les grands acteurs de la politique de l'eau et des cours d'eau</u></p> <p>Le Conseil régional doit <b>négocier</b> avec Les Grands Lacs de Seine, l'agence de l'eau Seine Normandie, Voies navigables de France, les départements amonts et les communes concernées pour</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>l'aménagement d'espaces naturels d'expansion</b> des crues le long des cours d'eau du bassin ;</li> <li>- <b>l'aménagement retardateur</b> de crue de La Bassée qui doit être étudié et envisagé en veillant à la qualité des eaux souterraines et au respect de la biodiversité.</li> </ul> <p>Les autorités doivent attirer l'attention des communes sur la vétusté de certains parapets datant des années trente. Tiendront-ils en cas de crue massive ?</p>	
<p><u>3- Les actions nécessaires pour ne pas augmenter les risques pour l'avenir</u></p> <p>La prévention à long terme consiste à ne pas localiser des réseaux, des zones d'activités et des logements dans les zones inondables. C'est le but des <b>plans de prévention du risque inondation (PPRI)</b>.</p> <p>Or ceux-ci, élaborés par les DDE au niveau des départements, ont été souvent détournés de leur objectif sous la pression des élus locaux:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ils sont trop laxistes en ouvrant à l'urbanisation des zones inondables.</li> <li>- Ils optent pour le bénéfice immédiat de l'urbanisation (satisfaction des besoins en logements et en emplois, rentrées fiscales) en rejetant sur l'Etat et sur le futur l'indemnisation des victimes.</li> </ul>	<p><u>Un schéma directeur régional plus contraignant</u></p> <p>Prenant en compte le risque inondation, le SDRIF, dans ses orientations d'aménagement du territoire, doit <b>décourager la poursuite de l'urbanisation des rives inondables</b>.</p> <p>Tout aménagement en bord de cours d'eau et en terrain inondable devrait faire l'objet d'<b>une étude hydraulique</b> préalable:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• cette étude portera sur l'opportunité de l'opération au regard de la prévention des inondations;</li> <li>• elle proposera les mesures de compensation et les règles d'implantation des constructions s'imposant aux permis de construire ultérieurs.</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 15 édition 1	<b>La prévention des risques d'inondation</b>	3/3
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>5- Un travail a déjà été fait pour se préparer, en cas de montée des eaux, à agir pour en minimiser les conséquences.</u></p> <p>La loi sur les risques de juillet 2003 améliore l'information du public et l'efficacité du service d'annonces de crues. De son côté la préfecture de police de Paris, responsable de la zone de défense de Paris, a élaboré un plan de protection "inondation". Elle a fortement incité les services et grandes entreprises publiques franciliennes à se préparer à la crise "inondation" : sapeurs-pompiers, sécurité civile, gendarmerie, RATP pour éviter l'inondation du métro, SNCF pour mettre hors d'eau la ligne C du RER entre Austerlitz et Orsay, EDF pour rétablir le courant, CPCU pour garantir le chauffage urbain, télécommunications, GDF, Port autonome de Paris, Bibliothèque de France, services municipaux parisiens, égouts, ordures ménagères, etc.</p> <p><u>6- Les fortes pluies orageuses entraînent des inondations en fond de vallées par ruissellement pluvial</u></p> <p>Elles résultent de la disparition du bocage, de la rectification des cours d'eau, et en cœur d'agglomération de l'imperméabilisation des sols et du système unitaire de collecte des eaux qui reçoit indifféremment les eaux domestiques et les eaux pluviales, les égouts engorgés refluant alors dans la voirie.</p> <p>La prévention de ces accidents passe par le respect des haies et des terres perméables, le recueil des eaux à la parcelle, le dimensionnement des réseaux et l'aménagement de bassins de rétention momentanée (espaces verts à double vocation ou bassins souterrains).</p>	<p><u>Les dispositions protectrices définies par les différents acteurs concernés doivent être regroupées en un plan global d'action dont la cohérence et l'efficacité est régulièrement vérifiée</u></p> <p>Des <b>répétitions générales</b> devraient être organisées à une périodicité à définir pour s'assurer que les précautions restent efficaces et que la vigilance demeure.</p> <p><u>La Région doit inciter les collectivités territoriales concernées ( départements et communautés d'agglomération ou de communes) à mettre en place des mesures de prévention</u></p> <p>La rétention des eaux de pluie à la parcelle (récupération des eaux pluviales, porosité des sols) doit être encouragée par <b>des aides du Conseil régional</b> abondées par des aides municipales.</p> <p>L'aménagement d'espaces publics de retenue des eaux doit être encouragé par la Région et planifié de façon intercommunale, notamment à l'occasion de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCOT).</p>	

FICHE ECOREGION numéro 16 édition 1	<b>La qualité de l'air</b>	1/3
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><u>1- La dégradation de la qualité de l'air nuit à la santé des franciliens et altère l'image de la région capitale</u></p> <p>La composition naturelle de l'atmosphère - 78% d'azote, 21 % d'oxygène et 1% de gaz divers (hélium, néon, argon) - est l'une des conditions nécessaires à la vie de l'homme. La présence et l'équilibre de ces composants définissent ce qu'on appelle la qualité de l'air.</p> <p>Dans une conurbation urbaine comme l'agglomération parisienne, cette qualité est altérée par les activités humaines : gaz produits par les moteurs, par les chaudières et par les matériaux, poussières émises par les mêmes moteurs, par les traitements agricoles, particules mises en suspension par la circulation et le vent.</p> <p>La composition de l'atmosphère influe sur la santé. Les enquêtes épidémiologiques ont établi une corrélation statistique entre les pics de pollution d'une part, les consultations médicales et les admissions hospitalières pour affection respiratoire d'autre part. Le nombre des décès a même été évalué pour l'Île-de-France à 350 par an, ce qui est un risque modéré. La pollution a aussi des effets négatifs sur les végétaux, sur la pierre des monuments, sur la qualité et le cadre de vie. Elle altère l'image de l'agglomération capitale, son attractivité et donc sa durabilité.</p>	<p><u>L'Île-de-France se doit d'avoir une politique de la qualité de l'air dans tous les lieux de vie</u></p> <p>Sauf à se déplacer - ce qu'un certain nombre d'entre eux font durant les week-end et les vacances (au maximum 90 jours par an soit moins du quart de leur temps) - les Franciliens sont contraints de respirer l'air de leur lieu de vie. Les pouvoirs publics encourent donc une responsabilité particulière et c'est d'eux d'abord qu'on peut attendre une « politique de la qualité de l'air ». Son objectif doit consister à offrir aux Franciliens une atmosphère aussi proche que possible de sa composition naturelle.</p> <p>Concrètement et dans l'ignorance des effets des faibles doses - cela revient à gérer l'agglomération de manière à ce que l'air extérieur - l'air de base - réponde partout aux normes européennes. Il appartient aussi aux pouvoirs publics de surveiller l'air intérieur des espaces privés afin d'établir des normes touchant aux émanations des matériaux et des substances domestiques. Il revient à ceux qui gèrent les espaces intérieurs publics (gares, transports en commun, établissements scolaires, lieux de spectacles) à faire en sorte que l'air de base n'y soit pas altéré par des ajouts spécifiques.</p> <p><u>Rappel:</u>  <i>Les politiques publiques favorables à la qualité de l'air s'appuient sur un certain nombre de textes (notamment la loi LAURE, de 1996) qui ont rendu obligatoires l'établissement de plusieurs documents d'aménagement et de gestion.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA), document d'orientation ;</li> <li>- le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), plan d'action tendant à limiter les émissions de polluants ;</li> <li>- le Plan de Déplacement Urbain (PDU), document régional dont l'un des objectifs est la diminution de la pollution de l'air extérieur par une diminution de la circulation automobile ;</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 16 édition 1	<b>La qualité de l'air</b>	2/3
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p> <u>2- Un certain nombre de problèmes de pollution échappent à l'action d'AIRPARIF</u> </p> <p>         La qualité de l'air extérieur qu'on peut appeler « air de base » est surveillée en permanence et depuis des décennies par Airparif grâce à un réseau d'appareils.       </p> <p>         En dépit d'améliorations significatives, un certain nombre de polluants y demeurent présents :       </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), irritant bronchique et indicateur général de pollution. En légère diminution depuis une quinzaine d'années, il a tendance à augmenter près des voies à gros trafic. Son niveau moyen (48 microgrammes par m<sup>3</sup>) reste supérieur à l'objectif fixé par l'union européenne (40 microgrammes par m<sup>3</sup>) ;</li> <li>- l'ozone (O<sub>3</sub>), irritant bronchique et oculaire : ses teneurs ont doublé depuis 1982 ;</li> <li>- les particules fines (PM 10, d'un diamètre inférieur à 10 microns) en baisse depuis 10 ans. Mais les particules très fines (PM 2,5, diamètre inférieur à 2,5 microns) sont plus préoccupantes et très mal connues;</li> <li>- les hydrocarbures imbrûlés produits par les véhicules et les composés organiques volatils (COV) issus des stations-service : toxiques et pour certains cancérigènes ;</li> </ul>	<p> <i>- le Plan de Déplacement de Paris (PDP), déclinaison parisienne du PDU, ayant les mêmes objectifs et s'appuyant sur une vigoureuse politique municipale.</i>  <i>Par ailleurs, plusieurs directives européennes fixent des normes d'émission pour les véhicules neufs et des seuils de polluants à ne pas dépasser, notamment pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), les particules fines (PM 10) et l'ozone (O<sub>3</sub>).</i> </p> <p> <u>Il faut élargir les missions et les moyens d'AIRPARIF</u> </p> <p>         En complément aux mesures prévues par les documents précités, nous recommandons :       </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'amélioration des connaissances sur la qualité de l'air en Île-de-France par: surveillance des particules ultra fines (PM 2,5) qui nécessite un appareillage sophistiqué ;</li> <li>- la surveillance des espaces lourdement pollués comme les abords de voies à grande circulation et les aéroports ;</li> <li>- des études sur la qualité de l'air dans les espaces clos, publics et privés.</li> </ul> <p>         Ces trois mesures passent par un élargissement des missions d'Airparif et, par voie de conséquence, par un renforcement de ses moyens techniques et financiers.       </p>	

<p>FICHE ECOREGION numéro 16 édition 1</p>	<p><b>La qualité de l'air</b></p>	<p>3/3</p>
<p>Les points noirs de la situation actuelle</p>	<p>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</p>	
<p>- des dizaines de pesticides provenant du traitement des jardins et des exploitations agricoles ; - des dioxines et des furannes, fort toxiques, produits par les incinérateurs.</p> <p><u>3- Les mesures de la pollution ne débouchent pas suffisamment sur des actions pour la réduire</u></p> <p>La situation actuelle n'est pas satisfaisante. Elle l'est d'autant moins qu'elle comporte encore bien des incertitudes voire des inconnues. _ La qualité de l'air dépend en grande partie de conditions météorologiques (plutôt favorables en Île-de-France) non maîtrisables. Or celles-ci peuvent changer sous l'effet des modifications climatiques à venir. Davantage de chaleur et moins de vent signifient plus de pics de pollution. - A partir de quelle proportion dans l'atmosphère les artefacts qu'on y décèle sont-ils dangereux ? Quel est l'effet sur la santé de faibles doses inhalées durant des dizaines d'années, notamment par les enfants ? - Si la pollution de fond est bien connue, elle l'est beaucoup moins en bordure des rues et voies à grande circulation où habitent et travaillent des centaines de milliers de Franciliens. - La présence des polluants énumérés plus haut est bien répertoriée dans l'air extérieur (voie publique, espaces verts) mais on en connaît mal les teneurs dans les espaces clos comme les transports en commun, les voitures individuelles, les établissements scolaires, les lieux de spectacle, les bureaux, les ateliers, les commerces et les logements. - On ne sait pas non plus quels sont les polluants spécifiques qui, dans ces espaces clos, s'ajoutent à l'air de base. Or, ce sont dans ces espaces-là que les Franciliens passent 90% de leur temps.</p>	<p><u>Le programme d'actions correctives et préventives doit être renforcé</u></p> <p>Nous recommandons</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mise au niveau européen des seuils d'alerte pour l'ozone et la fixation d'un seuil pour les particules (PM 10) ;</li> <li>- en cas de pic de pollution des restrictions de circulation pour les poids lourds en transit, pour les camionnettes de livraison, pour le trafic aérien (avions de ligne, avions d'affaire ou de tourisme, hélicoptères) ;</li> <li>- des normes plus sévères s'appliquant à toutes les usines d'incinération et stations-service d'Île-de France ;</li> <li>- l'obligation pour les flottes captives (publiques et privées) de s'équiper en véhicules propres ;</li> <li>- des normes d'émission plus restrictives pour les deux roues motorisées;</li> <li>-des normes d'efficacité énergétique renforcées pour les appareils de chauffage individuels et collectifs.</li> </ul> <p>A plus long terme, on peut envisager :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le plafonnement, à l'instar d'Orly, des mouvements d'avions à Roissy et au Bourget ;</li> <li>- l'instauration d'un péage urbain pour les quartiers ou les secteurs les plus pollués ;</li> <li>- le détournement de l'agglomération capitale des véhicules les plus polluants</li> <li>- l'organisation des livraisons de marchandises par voie d'eau (Seine) et par chemin de fer (petite ceinture) ;</li> <li>- la généralisation en petite couronne, dans les villes nouvelles et dans les villes de grande couronne du service de location de vélo urbain institué à Lyon puis à Paris.</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 17 édition 2	<b>La prévention des nuisances sonores</b>	1/3
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>Le bruit est la première nuisance ressentie par les Franciliens</b></p> <p>Qu'il soit domestique ou de voisinage, qu'il résulte de la circulation automobile, du trafic aérien, des activités industrielles ou de loisirs, qu'il soit diurne ou nocturne, le bruit constitue la nuisance numéro un pour les Franciliens. Ceux qui en souffrent se chiffrent par millions et souvent ils appartiennent aux catégories sociales les moins favorisées. Le bruit fait partie des inégalités environnementales.</p> <p>Trois raisons à cette situation: la densité des infrastructures de transport (1000 km d'autoroutes et voies rapides, 40.000 km de routes et rues, 1.800 km de voies ferrées, 25 aérodromes civils militaires et privés (dont 4 plateformes internationales) et 40 hélistations ; l'utilisation intensive jour et nuit, toute l'année, de ce réseau; le nombre et la densité des immeubles collectifs qui génèrent des bruits de voisinage.</p> <p>Selon l'IAURIF 360.000 habitants de la proche couronne résident ou travaillent à proximité de "points noirs" de bruit liés au réseau routier, 55.000 se trouvent sur des "points noirs" dus aux circulations ferroviaires, et 283.000 résident à l'intérieur des secteurs couverts par les Plans de gêne sonore. En outre 2.442.000 Franciliens sont concernés par des survols inférieurs à 3000 mètres, uniquement pour Roissy et Orly.</p> <p><b>Le bruit est un risque pour la santé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le traumatisme acoustique dû à un bruit de très forte intensité endommage les structures de l'oreille et altère l'audition.</li> <li>- Les maladies cardio-vasculaires (angine de poitrine, hypertension, infarctus) peuvent être aggravées par une exposition prolongée au bruit.</li> </ul>	<p><b>IDFE prose un programme d'action à trois niveaux:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des mesures immédiates qui ne sont conditionnées que par une volonté politique de décision,</li> <li>- des mesures à moyen terme dont la mise en œuvre passe par un ensemble de décisions coordonnées</li> <li>- des mesures à plus long terme dont la réalisation sera forcément étalée dans le temps.</li> </ul> <p><b>Mesures immédiates</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Faire signer la "Charte de qualité des infrastructures de transport" aux maîtres d'ouvrages (STIF, RFF, SNCF, <b>RATP, DDE</b>, Sociétés d'autoroutes)</li> <li>* Donner les moyens à Bruitparif d'être l'organisme conseil et coordonnateur pour l'établissement des cartes de bruit en Ile-de-France</li> <li>* Renforcer les contrôles par la police et la gendarmerie, de la présence de silencieux sur les véhicules, notamment les deux roues motorisés ;</li> </ul> <p><u>* Bruits aériens</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Application stricte de l'interdiction, au-dessus des zones urbaines, des vols d'entraînement et des survols touristiques par hélicoptère ;</li> <li>- Aide financière pour l'adjonction de silencieux aux moteurs des avions légers ;</li> <li>- Arrêt immédiat des vols de nuit à Roissy de 0h à 5h et arrêt progressif de 23h à 0h et de 5h à 6h ;</li> <li>- Plafonnement des mouvements à Roissy à 500.000 par an;</li> <li>- Mise en cohérence des Plans d'exposition au bruit (<b>PEB</b>) et des Plans de gêne sonore (<b>PGS</b>);</li> <li>- Efforts financiers pour traiter rapidement les dossiers d'insonorisation des riverains d'aéroports ;</li> </ul>	

**La situation actuelle**

- Les troubles du sommeil dus au bruit nuisent à l'efficacité du travail, à l'apprentissage (écoliers) et à la conduite automobile.  
 - Le bruit peut modifier le comportement, engendrer des troubles psychosomatiques et aggraver les pathologies psychiatriques comme l'anxiété et la dépression  
 Un rapport sénatorial de 1992 a évalué le coût sanitaire du bruit en France à 25 milliards de francs et le coût social à 100 milliards. A l'échelle régionale et traduits en euros les coûts du bruit s'élèveraient respectivement à 760 millions et 3 milliards d'euros par an en Ile-de-France.

**Une loi, une directive, un observatoire**

Tenu longtemps comme une gêne mineure le bruit a fait l'objet, en France, d'une seule loi, tardive (31 décembre 1992), courte (26 articles), ne posant même pas le principe du droit de l'individu au respect de son intégrité physique et psychique, très vague, ne fixant aucune norme d'émission et s'en remettant à des décrets d'application. Certains n'étaient pas encore sortis 10 ans plus tard. Ce vide juridique a suscité, notamment en Ile-de-France, un foisonnement d'organismes traitant du bruit (plus d'une douzaine), une multitude d'initiatives concrètes, des dispositions réglementaires dispersées et un contentieux considérable.  
 Depuis juin 2002, la France doit appliquer une directive européenne ayant pour objectif d'éviter et de réduire les effets du bruit dans les espaces publics et les espaces bâtis. Elle impose un indicateur de mesure (le Lden), des cartes de bruit pour les grandes agglomérations et les aéroports, autoroutes et lignes ferroviaires très fréquentées.

**Les objectifs dans le cadre d'une écorégion**

\* Bruits de voisinage : étendre à l'ensemble de l'agglomération les missions de la cellule "bruit" de la Préfecture de police.

**Mesures à moyen terme**

\* Financer l'installation du réseau de surveillance du bruit établi par Bruitparif pour l'ensemble de l'agglomération parisienne ;  
 \* Veiller à ce que le SDRIF et les documents d'urbanisme (SCOT, PLU) prennent en compte la localisation des "points noirs" et, dès qu'elles seront faites, les cartes de bruit sur l'Ile de France.  
 \* Lancer, comme le demande l'Autorité de contrôle des nuisances aériennes (ACNUSA), des études épidémiologiques sérieuses et prolongées sur le bruit aérien et ses effets sur la santé.  
 \* Mettre en chantier une refonte de la loi de 1992 déclinant trois principes  
 - le droit pour tout citoyen de voir respecter son intégrité physique et psychique face aux agressions sonores (application de l'article 1<sup>er</sup> de la Charte de l'environnement "chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé") ;  
 - la reconnaissance que le bruit est une atteinte portée à l'environnement  
 - le devoir pour toute personne, de prévenir les atteintes portées à l'environnement (art. 3 de la Charte de l'environnement") en fixant, pour les constructeurs, distributeurs et utilisateurs d'appareils, machines, véhicules terrestres, fluviaux, maritimes et aériens, systèmes productifs, dispositifs techniques, convois, mais aussi pour tout organisateur de manifestation permanente ou temporaire des normes d'émission de bruit prenant en compte l'intensité, la hauteur, la durée et la répétition.

FICHE ECOREGION numéro 17 édition 2	<b>La prévention des nuisances sonores</b>	3/3
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p>           Ces cartes indiqueront les niveaux de bruit et les populations soumises à ces niveaux. Puis les collectivités locales devront se doter de plans de prévention et les réviser tous les 5 ans. L'Ile-de-France est en train d'appliquer la directive mais dans le désordre et avec retard. Pour répondre à cette obligation le Conseil régional a créé, en 2004, un observatoire du bruit baptisé Bruitparif doté d'un budget de 700.000 euros.         </p> <p> <b>Les évolutions à craindre</b> </p> <p>           L'application de la directive européenne oblige les responsables des transports (STIF, RFF, SNCF, <b>RATP, DRE</b>, transporteurs privés), les conseils généraux et les municipalités à établir des "plans de prévention". Cela revient à agir sur ce qui génère le tapage : circulation, chantiers, activités commerciales, culturelles, artisanales, industrielles, etc. Il est donc probable que, malgré le vœu des Franciliens, le bruit en Ile-de-France évoluera au rythme de la démographie, des chantiers de construction, de l'extension des lignes de transport; de la montée en puissance de Roissy et du développement de l'agglomération. Poussant à la densification de l'habitat le SDRIF lui-même soumettra davantage de Franciliens aux bruits de voisinage.         </p>	<p> <b>Mesures à long terme</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*Veiller à inclure l'insonorisation dans la rénovation énergétique de l'habitat ancien.</li> <li>*Appliquer la Directive cadre européenne sur le bruit prévoyant:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'information permanente du public ,</li> <li>- des cartes de bruit autour des axes de transport et sur l'ensemble de l'agglomération parisienne ;</li> <li>- des plans d'actions anti-bruit sur le même territoire, dès 2008 ;</li> <li>- la révision quinquennale des cartes et des plans d'action en 2012 - 2013, puis en 2017 - 2018, etc.</li> </ul> </li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 18 édition 2	<b>Un environnement respectueux de la santé des Franciliens</b>	1/5
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>1- En Ile-de-France, les menaces sur la santé sont aggravées par la forte densité urbaine et la présence des plateformes aéroportuaires</b></p> <p>L'Ile-de-France ne se distingue pas spécialement du point de vue des facteurs de dangers (la notion de danger - propriété intrinsèque - ne doit pas être confondu avec celle de risque - probabilité) pouvant occasionner des impacts sanitaires. Comme toute région associant territoire urbain et rural, on y trouve une pollution atmosphérique élevée (trafic automobile, chauffage, industries) et une ressource en eau dégradée (pour une bonne partie par la pollution d'origine agricole). Cependant, il y a deux particularités notables qui méritent une discussion particulière:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La taille de la population est très importante (près de 20% de la population du pays sur 2% de son territoire), d'où une densité élevée, mais inégalement répartie;</li> <li>- La présence de plateformes aéroportuaires qui constituent des sources d'émission de polluants multiformes et complexes.</li> </ul> <p><b>2- Les causes principales de la pollution atmosphérique</b></p> <p>Non seulement l'Ile-de-France se caractérise par un territoire urbain important et parfois très dense (cœur de l'agglomération), mais il présente un réseau routier d'une importance exceptionnelle (détails sur autoroutes et voies rapides). Les deux sources principales que sont les transports routiers et le chauffage résidentiel contribuent pour 65% des oxydes d'azote (Nox) et 55% des particules microscopiques (PM).</p>	<p><b>Agir pour la réduction de ces menaces passe des interventions très en amont, qui concernent les politiques d'aménagement, des transports, de développement économique et de l'agriculture.</b></p> <p>Nous pouvons bien sûr proposer des mesures correctives ponctuelles, mais celles-ci risquent d'être, à terme, inefficaces ou d'une portée marginale. L'ensemble des propositions figurant dans cette fiche se présente sous forme d'objectifs à atteindre et se décline en mesures qui concernent les différents secteurs. Mais, avant même de mettre en avant les objectifs généraux, il nous faut énoncer <u>deux principes directeurs</u> qui doivent guider les politiques régionales soucieuses de préserver la santé des franciliens :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La baisse des niveaux des polluants en tout milieu susceptible de donner lieu à une exposition (air, eau, alimentation), jusqu'à des niveaux associés à des risques négligeables pour les populations.;</li> <li>- Le respect des seuils, les plus bas possibles, en tout point du territoire régional, afin de ne pas introduire des inégalités environnementales sur le territoire régional.</li> </ul> <p><b>Il faut faire baisser le niveau des principaux polluants atmosphériques : PM, NOx, ozone, composants organiques volatils (COV),... pour atteindre les valeurs guide de l'OMS.</b></p> <p>Il faut agir sur les émissions, sachant que les seules améliorations technologiques ne sauraient suffire. Si une action n'est pas menée au niveau de la politique des transports et des déplacements, il y aura persistance de pressions sur les infrastructures et l'urbanisme.</p>	

FICHE ECOREGION numéro 18 édition 2	<b>Un environnement respectueux de la santé des Franciliens</b>	2/5
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p>La répartition de la pollution due au chauffage est difficile à modéliser car les zones d'habitation les plus denses sont aussi celles qui offrent des solutions plus avantageuses (chauffage urbain).</p> <p>Par contre le réseau routier occasionne une pollution de proximité, proportionnelle au trafic.</p> <p>Pour donner des ordres d'idée quant aux impacts sanitaires, à l'échelle de la France, il est estimé que la pollution atmosphérique serait responsable d'environ 30000 morts anticipées. Par ailleurs, il a été estimé qu'une baisse d'à peine 5µg/m<sup>3</sup> des niveaux moyens des PM<sub>2,5</sub> pourrait économiser des milliers de morts d'origine cardiovasculaire ou respiratoire (résultats sur 11 villes européennes d'environ 36 millions d'habitants).</p> <p><u>Valeurs guides, projections et dépassements en situation de proximité</u></p> <p>Les valeurs guides qui figurent dans la réglementation actuelle restent supérieures aux préconisations de l'OMS. Même si l'on admet que les objectifs pour 2010 (horizon du plan de protection de l'atmosphère: le PPA) sont atteints, pour les PM<sub>2,5</sub> (polluant surveillé mais non réglementé) nous serons très loin de la valeur de 10 µg/m<sup>3</sup> préconisé par l'OMS. De plus, les mesures du PPA concernent les niveaux moyens à l'échelle régionale et ne tiennent pas compte des situations à proximité du trafic (sur le bord du périphérique par exemple). Des objectifs plus ambitieux figurent dans les conclusions du Grenelle, mais nous sommes dans l'attente de leur confirmation dans un contexte plus contraignant.</p>	<p><u>1. Limitation du trafic automobile</u></p> <p>En absence de maîtrise du trafic sur le plan régional et local, l'atteinte des objectifs pour les particules n'est pas possible.</p> <p>Il faut donner les moyens aux collectivités territoriales de pouvoir intervenir y compris par l'introduction de péages ou de mesures de restriction concernant des catégories de véhicules.</p> <p>Il faudrait aussi introduire des obligations en matière de qualité de l'air et de maîtrise de l'énergie dans les documents d'urbanisme, à tous les échelons : SCOT et PLU.</p> <p><u>2. Améliorer le réseau des transports collectifs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réorienter l'ensemble des investissements consacrés à la route</li> <li>- Prioriser certains axes structurants (des transports collectifs)</li> <li>- Rendre obligatoire leur prise en compte dans les projets d'urbanisme</li> </ul> <p><u>3. Repenser le transport local des marchandises</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Action sur les infrastructures (tramway)</li> <li>- Plan de circulation (horaires)</li> </ul> <p><u>4. Faire évoluer les flottes publiques vers les solutions les moins polluantes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equiper les bus de filtres à particules</li> <li>- Favoriser autant que faire se peut les véhicules électriques</li> </ul> <p><u>5. Introduire l'obligation de prendre en compte les impacts sanitaires dans l'ensemble de la politique énergétique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'utilisation du bois génère potentiellement des particules et des dioxines. Les chaufferies de grande puissance devraient respecter des normes de rejets identiques à celles imposées aux UIOM. Seuls les équipements homologués (ADEME ?) devraient bénéficier de subventions.</li> </ul>	

FICHE ECOREGION numéro 18 édition 2	<b>Un environnement respectueux de la santé des Franciliens</b>	3/5
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>3- La pollution sonore</b></p> <p>Il est aujourd'hui reconnu que le bruit est responsable de dommages sanitaires considérables, qui s'expriment sous forme d'arrêts de travail, de troubles du sommeil, de consommation médicamenteuse accrue ou de déficits d'apprentissage (spécialement pour les enfants). Néanmoins, il faut admettre que les indicateurs d'exposition et le caractère subjectifs de certains paramètres sanitaires (gêne ressentie), rendent les évaluations difficiles.</p> <p>Plusieurs rapports ont été produits depuis la fin des années 1990 et un Plan national bruit a été adopté en 2003. Les actions sont restées ponctuelles et toujours correctives (isolation de quelques logements).</p> <p>Les sources de bruit en région Ile-de-France sont particulièrement nombreuses : aéroports, grands axes routiers, infrastructures ferroviaires. La taille de la population exposée à des niveaux sonores potentiellement néfastes est très importante.</p>	<p>- Avant tout soutien à une politique locale ou régionale à l'introduction d'agrocarburants, il faudrait tenir compte de leurs impacts sanitaires (spécifiques, en termes de COV par exemple, ou non particules et NOx)</p> <p><u>6. Faire disparaître les points noirs d'exposition de proximité</u></p> <p>En Ile-de-France, ce type de situation se limite aux infrastructures routières urbaines de grande capacité, dont le périphérique est le meilleur exemple. Il existe actuellement des projets de construction sur le territoire de Paris (19<sup>ème</sup> arrondissement par exemple) et en petite couronne, qui jouxte le périphérique. Aucune solution correctrice, de type couverture par exemple, n'est acceptable. Seule la limitation du trafic, voire sa suppression doit être envisagée.</p> <p>Une action pour rendre les niveaux de bruit compatibles avec la santé</p> <p>Le chemin à parcourir se mesure en comparant la réglementation actuelle (qui n'est pas respectée) qui impose une intervention au delà d'un seuil de 60dB, sachant que l'OMS définit un seuil de 30dB pour une ambiance sonore compatible avec la bonne santé. Bien sûr le problème est plus complexe, mais l'impact du bruit est particulièrement sous-estimé.</p> <p>Pour ce qui concerne les infrastructures routières et ferroviaires, des obligations plus strictes devraient être introduites au stade des projets. <u>Il faut que l'action publique puisse apporter des solutions correctives qui ne se limitent pas à l'isolation des logements les plus exposés.</u></p>	

FICHE ECOREGION numéro 18 édition 2	<b>Un environnement respectueux de la santé des Franciliens</b>	4/5
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>4- La pollution due aux plateformes aéroportuaires</b></p> <p>Le public a tendance à se focaliser sur les avions qui seraient responsables des impacts sanitaires néfastes. S'il est vrai que les avions sont à l'origine du bruit, leur contribution aux émissions de polluants atmosphérique reste mineure.</p> <p>C'est bien la plateforme dans son ensemble qu'il faut traiter comme source d'émissions complexes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafic de desserte et de ravitaillement de la plateforme</li> <li>- Trafic interne à la plateforme</li> <li>- Pollution liée au bâtiments (installations de chauffage)</li> <li>- Emissions des avions (pendant toute les phases de leur exploitation)</li> </ul> <p>Il est facile de se rendre compte que pour les riverains d'un aéroport, il ne s'agit pas de savoir si les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique sont dues spécifiquement aux avions.</p> <p><b>5- La pollution due aux pratiques agricoles</b></p> <p>Encore une fois plutôt que de raisonner en termes de milieu (air, eau, sols), nous abordons le problème de façon globale. Il devient plus facile de proposer des solutions, applicables à la source (dans le sens de source d'émission de polluants, nitrates ou pesticides).</p> <p>Les ressources en eau en Ile-de-France sont particulièrement dégradées et, dans l'ensemble, l'objectif de l'atteinte du bon état écologique pour 2015 de la DCE ne sera pas respecté. Le pourcentage de captages pollués est particulièrement élevé et les actions mises en place dans le cadre du PRSE (action..), peuvent être qualifiées d'anecdotiques.</p>	<p><b>Sa réduction passe par la maîtrise de la croissance du trafic</b></p> <p>Source d'émissions complexe, elle ne peut être maîtrisée par des mesures simples. Seule la possibilité de pouvoir imposer un plafonnement des émissions, avec une taxation en cas de dépassement serait efficace. Evidemment, ceci ne peut s'envisager qu'en parallèle à la maîtrise de la croissance du trafic, qui génère une forte pression en termes d'activité globale (trafic passagers et déplacements en général, ainsi que de l'activité des services).</p> <p><b>Une politique de soutien à l'agriculture biologique ou durable</b></p> <p>La limitation des expositions ne peut être obtenue que par une utilisation moindre d'intrants. Compte-tenu des grands besoins alimentaires de la population francilienne, un soutien à la production destinée à la consommation locale (maraîchage par exemple) devrait être privilégiée. Ceci permettra par la suite d'imposer des critères de qualité à la restauration scolaire en ayant assuré l'approvisionnement.</p> <p><u>Il faudrait considérer la politique agricole comme faisant intégralement partie de l'aménagement.</u></p>	

FICHE ECOREGION numéro 18 édition 2	<b>Un environnement respectueux de la santé des Franciliens</b>	5/5
<b>La situation actuelle</b>	<b>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</b>	
<p>A l'exposition de la population par le biais de l'eau potable, il convient d'ajouter la pollution atmosphérique de nature agricole, qui concerne les pesticides (évaporation et/ou aérosols) et les particules à noyau azoté. Il n'est pas possible aujourd'hui d'évaluer les impacts sanitaires attribuables aux expositions par le biais de l'eau potable (probablement faible) ou de l'air (données d'exposition très partielles). Cependant, pour ce dernier cas, notons que même si l'on admet un risque faible, pratiquement la totalité de la population francilienne est concernée.</p> <p style="text-align: center;"><b>6- L'habitat dégradé ou indigne</b></p> <p>Le milieu domestique est une importante source de risques sanitaires : présence de plomb, qualité de l'air intérieur médiocre due à la présence de moisissures ou d'allergènes, ou encore à l'usage de matériaux (panneaux agglomérés émettant des COV - composés organiques volatils). Les comportements individuels (usage d'insecticides ou de parfum d'intérieurs) peuvent aggraver la situation.</p> <p>Les informations dans ce domaine sont insuffisantes et fragmentaires (plusieurs administrations concernées). Elle ne permettent pas d'évaluer l'exposition des populations, ni l'impact sanitaire. Néanmoins, compte tenu du nombre de logements probablement concernés, le domaine d'intervention de la politique publique, c'est-à-dire le logement social, mérite d'être mentionné.</p>	<p>Une interdiction progressive de l'utilisation des produits phytosanitaires chimiques dans l'entretien des espaces verts</p> <p>Les collectivités locales sont également d'utilisateurs importants de produits phytosanitaires. Une incitation, y compris par les leviers fiscaux, en faveur des comportements vertueux pourrait amener des améliorations rapides.</p> <p style="text-align: center;"><b>Une politique de réhabilitation de l'habitat social</b></p> <p>La construction des éco quartiers est hautement souhaitable. Cependant, les logements les plus dégradés, tant sur le plan intérieur qu'extérieur (secteurs pollués) se trouvent être dans les secteurs les plus défavorisés. Il serait urgent que ceux-ci soient réhabilités en priorités selon des règles d'écoconception qui devraient être bénéfiques y compris sur le plan social.</p>	

FICHE ECOREGION numéro 19 édition 2	<b>La prévention des risques technologiques</b>	1/4
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>1- La région Ile-de-France a hérité de son passé industriel de nombreuses situations engendrant des risques pour sa population actuelle</b></p> <p>Les risques industriels sont chroniques ou accidentels. Une installation industrielle produit des rejets, et des nuisances et pollutions diffuses s'accumulent dans les sols ou se dispersent dans l'air et l'eau.</p> <p>Certaines installations du type SEVESO sont potentiellement très dangereuses et peuvent donner lieu à des accidents dramatiques.</p> <p>Cette situation est préjudiciable à la santé des salariés et des riverains proches ou lointains et préjudiciable à la qualité du milieu naturel et à la faune et la flore.</p> <p>Les conséquences sont de plusieurs ordres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>sites et sols pollués</u> provenant d'exploitations anciennes ou récentes, sites orphelins où peuvent être entreposés, pendant longtemps avant que les responsables ou plus souvent les autorités n'interviennent, des déchets dangereux, toxiques, souvent ouverts à tous les vents où des personnes peu regardantes pillent pour récupérer des matériaux à revendre, tels les métaux ; pouvant occasionner le déversement de PCB à même le sol, le cas échéant.</li> <li>- <u>transports de matières dangereuses</u> qui se multiplient.</li> </ul> <p>Les populations sont parfois exposées à la proximité d'installations classées pour la protection de l'environnement sans le savoir ou sans être totalement informées des substances, y compris radioactives, utilisées, et des procédés mis en œuvre dans leur environnement immédiat</p>	<p><b>Une écorégion Ile-de-France, sans disposer elle-même des moyens de contrôle et de sanction, doit jouer un rôle de poids en développant l'information du public et en veillant à la prise en compte des risques identifiés dans les documents d'urbanisme</b></p> <p>Les installations industrielles sont sous la responsabilité de leurs exploitants et leur fonctionnement est autorisé par le préfet. La question des risques est traitée par l'Etat, préfet et services déconcentrés de l'Etat au travers de la DRIRE ou du STIIC. Lors des enquêtes publiques, les élus des communes donnent leur avis.</p> <p>Le Conseil Régional est concerné par les aspects d'aménagement du territoire au travers des documents d'urbanisme (SCOT et PLU), et en développant l'information du public et la promotion d'une approche démocratique (participation, concertation) de l'identification et de l'examen des situations à risque et des mesures à prendre. Ceci est développé dans la suite de la fiche.</p>	

FICHE ECOREGION numéro 19 édition 2	<b>La prévention des risques technologiques</b>	2/4
Les points noirs de la situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>2- Les risques technologiques :</b></p> <p>L'Ile de France compte plusieurs dizaines de sites à risques technologiques notables, incendie, explosion, produits toxiques soit 37 Seveso « seuil haut » dont 5 sites de stockage de gaz souterrains, 30 en grande couronne et 7 en petite couronne.</p> <p>La loi du 30 juillet 2003 sur les risques technologiques impose la création de CLIC, comités locaux d'information et de concertation auprès de ces sites, regroupant les industriels, les salariés, les riverains, les élus et l'administration.</p> <p>Cette loi a aussi institué l'obligation d'élaborer les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) pour renforcer la maîtrise de l'urbanisation autour des sites à hauts risques et résorber des questions d'urbanisation liées à certaines situations historiques.</p> <p>Mais l'Ile-de-France comporte aussi des installations SEVESO seuil bas, 44, tels des stockages d'engrais et d'alcool, et des silos, etc.</p> <p>En outre, des installations peuvent comporter des tours aéro-réfrigérantes ou des circuits de refroidissement dans lesquelles sont susceptibles de se développer des contaminations par la légionellose.</p> <p>Les entrepôts peuvent abriter des stocks très importants de produits dangereux, à l'insu de la DRIRE résultant de changement d'exploitants ou d'extensions non-déclarées.</p>	<p><b>Les actions à mener pour mieux les maîtriser</b></p> <p>Alors que l'accident d'AZF s'est produit en 2001 et que la loi « Risques » date de 2003, très peu de CLIC fonctionnent réellement et si les études de danger sont à peu près à jour, aucun PPRT n'est seulement mis en route.</p> <p>La Région pourrait donc avoir un rôle incitatif auprès de l'Etat pour donner un peu de vigueur à la réelle mise en oeuvre des dispositions de la Loi.</p> <p>Il est urgent de s'atteler via les PPRT aux questions d'urbanisation à proximité des sites industriels à risques. D'abord en commençant par faire respecter les servitudes autour des sites, puis en mettant en oeuvre les mesures de délaissement ou d'expropriation dans les cas les plus graves.</p> <p>Il est important qu'IDFE persévère dans ses demandes récurrentes que les moyens humains de la DRIRE soient significativement renforcés.</p>	

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

**3- Les sites et sols pollués**

Etant donné la situation historique de Paris et de la petite couronne, les développements, artisanal et industriel depuis environ 200 ans, et l'essor démographique ont fait que les habitations et les ateliers et usines étaient étroitement imbriqués. Les préoccupations environnementales, le traitement des déchets et des rejets n'étaient pas la préoccupation des exploitants. De ce fait on peut dire que l'intégralité de l'espace Paris- petite couronne peut être concerné par des situations de sites et sols pollués. Il existe des archives partielles et une cartographie mais celles-ci sont peu accessibles du fait des remous que leur connaissance et divulgation pourraient créer parmi la population, à tort ou à raison ; en effet, aucun immeuble ou établissement recevant du public y compris les établissements scolaires ne peut s'estimer à priori pas concerné.

En outre, les difficultés économiques et l'évolution de l'activité industrielle font que des établissements se retrouvent « sites orphelins » suite à la défaillance de leurs responsables.

Il existe encore en Ile-de-France des sites pollués par des matières radioactives: par exemple, les ateliers où l'on préparait le radium pour les recherches de Marie Curie ainsi que son laboratoire ont été contaminés; ceci est connu et est pris en compte par les autorités environnementales depuis longtemps. Mais il reste des sites à décontaminer dont un qui a été urbanisé sous la forme d'un lotissement de quelques dizaines de maisons individuelles, fort heureusement pas toutes concernées. L'ensemble des terres ou sols pollués n'a pas encore pu être évacué, à supposer que ce soit seulement possible.

**Comment mieux traiter les problèmes d'identification et de dépollution des sites pollués**

A- Avant tout projet de transfert de propriété ou de restructuration urbaine d'un site précédemment urbanisé, il est nécessaire d'avoir la meilleure connaissance possible de l'état exact des sites et sols concernés ; tous les moyens doivent être mis en oeuvre pour obtenir et mettre à disposition les informations nécessaires.

B- Ensuite, il peut être nécessaire de faire une expertise indépendante et de mettre en oeuvre, selon les résultats, les dépollutions ou mises en sécurité de manière à préserver les populations et l'environnement de problèmes prévisibles: pollutions, odeurs, radiations, et atteintes à la santé et secondairement à la valeur des biens immobiliers.

C- La recherche des responsables est souvent impossible, et c'est alors l'Etat, via l'ADEME dans les cas les plus graves, qui exécute les travaux minimum de remise en état ou de mise hors danger.

Cette question de pollutions des sols est actuellement en discussion au niveau européen et un projet de directive « Sols » vient d'être refusé mais sera peut-être remis à l'ordre du jour sous la présidence française de l'Union européenne. C'est souhaitable afin de sortir d'une situation où seul le citoyen est mis à contribution tandis que le principe pollueur/payeur est bafoué.

Les points noirs de la situation actuelle

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

**4- Les transports de matières dangereuses**

Dans le contexte actuel de généralisation des échanges internationaux, circulent sur toutes les routes des matières dangereuses susceptibles en cas d'accidents routiers de faire courir des risques extrêmes aux populations. Les produits les plus courants sont très certainement les produits pétroliers. Mais il existe des milliers de produits à risques.

**5- Les réseaux souterrains sous pression**

Le sous-sol des villes et de Paris en particulier est sillonné de canalisations sous pression pour les différents réseaux de chaleur, gaz, hydrocarbures. Les accidents sont souvent graves et donnent lieu à des pertes de vies humaines et ils surviennent dans la plupart des cas lors de travaux.

**6- Des lacunes dans l'information du public, et dans la transparence**

De manière générale, l'information du public est largement insuffisante; elle n'est pas une priorité des pouvoirs publics ni des élus. Certains exploitants d'installations industrielles sont ouverts et acceptent d'échanger, de faire des réunions d'information et d'organiser des journées portes ouvertes. Mais ce n'est pas la généralité et de nombreux citoyens ignorent totalement la nature des procédés et des substances qui se trouvent dans leur environnement immédiat. Cette situation n'est pas satisfaisante et un effort de démocratisation et de transparence exercé à tous les niveaux semble indispensable. En cas de nuisances, les citoyens ne savent généralement que faire ni à qui s'adresser.

**Limiter strictement ces transports en zone urbaine dense**

Une réflexion approfondie en aménagement du territoire associant les pouvoirs publics et les industriels doit permettre de limiter strictement ces transports en particulier en zone urbanisée dense. Il peut être nécessaire de déplacer certains sites (stockages d'hydrocarbures) pour limiter ces risques liés aux transports.

**Améliorer la connaissance et le contrôle des réseaux**

Il faut avoir une connaissance approfondie de la cartographie et mettre en oeuvre tous les moyens de contrôle des pouvoirs publics qui dépendent d'un service particulier de la DRIRE. Les moyens humains pour effectuer ces contrôles sont dramatiquement faibles. Il est donc urgent de les renforcer.

**Une écorégion doit promouvoir la connaissance des risques et les actions visant à leur maîtrise**

Une réforme des enquêtes publiques est prévue dans le cadre du Grenelle de l'environnement. En attendant il faut inciter le public à prendre connaissance de leur existence et lui faciliter l'accès au dossier par internet. Il doit pouvoir donner son avis plus facilement. Il faut inciter la DRIRE à se médiatiser de façon à ce que le public connaisse cet organisme officiel, comprenne quelles sont ses attributions et le contacte plus facilement. Les élus locaux doivent utiliser le magazine municipal ou tout autre média local (radio, télé, presse) pour informer le public sur l'existence de risques liés à son environnement et sur les actions mises en place pour les maîtriser.

FICHE ECOREGION numéro 20 édition 2	<b>La gestion durable des déchets</b>	1/4
La situation actuelle	Les objectifs dans le cadre d'une écorégion	
<p><b>Les déchets franciliens se répartissent ainsi :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- déchets du bâtiment et des travaux publics (BTP): entre 20 et 30 millions de tonnes (près des deux tiers du total), abondants, encombrants et pesants, mais théoriquement inertes ; ils sont fonction de l'activité de ce secteur qui connaît des hauts et des bas;</li> <li>- déchets des activités des entreprises (DAE ex DIB): entre 5,2 et 7,8 millions de tonnes (un peu moins de 20 % du total), hétérogènes et mal connus, y compris des entreprises elles-mêmes; les déchets industriels banals (DIB) produits sur place ont tendance à diminuer au gré de la délocalisation des entreprises, de la disparition des usines franciliennes et de l'amélioration des procès de production, mais l'accroissement de la consommation, et donc des importations, compense cette tendance et au-delà;</li> <li>- déchets agricoles : pour la partie qui s'apparente aux déchets d'activité, 1,2 millions de tonnes (3 % du total). Le choix des variétés et les techniques tendent à diminuer les quantités de pailles et de fanes produites, mais les rendements agricoles augmentent. Sans toutefois oublier les déchets non organiques qui sont de type activité économique et les déchets liquides qui sont traités par des STEP;</li> <li>- déchets ménagers et assimilés (DMA) (on appelle "assimilés" les déchets verts, commerciaux et artisanaux, les plus médiatisés et les mieux connus): 5,7 millions de tonnes (15 % du total), coûteux à collecter au porte à porte et difficiles à traiter, compte tenu de leur hétérogénéité; les DMA augmentent au rythme de l'accroissement démographique, de la consommation et de la multiplication des modes de collecte (+ 10% entre 1988 et 2004);</li> </ul>	<p><b>Selon le concept de développement durable, l'éco-région se doit de collecter et de traiter localement ses rejets:</b> il serait contradictoire que le développement de la région conduise à exporter ses propres déchets vers les régions voisines.</p> <p>La nature et la toxicité des déchets évoluent rapidement: en 10 ans de nouveaux produits se retrouvent dans les poubelles, d'autres disparaissent. Il est aussi nécessaire de prendre en compte l'évolution des gaz à effet de serre et du coût de l'énergie.</p> <p>Il est indispensable que la collecte et le traitement des déchets restent flexibles et ne soient pas figés par des structures et des investissements gigantesques qui sont incapables de s'adapter.</p> <p>Les objectifs par type de déchet, se situent à plusieurs niveaux dans le temps et dans l'espace. Nous proposons des approches globales qui sont indépendantes de l'éco-région mais qui contribuent à organiser les tendances et des approches locales.</p> <p>Les actions ci-après doivent constituer les grands principes de l'éco-région. Le recyclage est la première voie qui conduit à diminuer les volumes de déchets soumis à la valorisation énergétique et l'enfouissement.</p> <p>1- <b>La prévention</b> des déchets est une action de fond, lorsqu'elle s'adresse au citoyen ou à l'acteur économique, pour apprendre des bonnes pratiques. Cette action est longue et elle constitue un axe permanent de la formation d'un citoyen éco-responsable. Cette prévention qui est aujourd'hui essentiellement tournée vers les ménages doit être complétée par une prévention adaptée à chaque catégorie de producteur de déchets d'activité.</p>	

La situation actuelle

- déchets industriels spéciaux (DIS): 0,65 million de tonnes (moins de 2 % du total), qui comprennent notamment les résidus de combustion et les boues de stations d'épuration, dangereux pour l'homme et pour le milieu, certains provenant d'autres régions, d'autres partant vers le reste du territoire ou vers l'étranger ; les DIS s'accroissent avec le développement des capacités de traitement et des procédés de dépollution ;

- déchets hospitaliers et de soins à risque infectieux (DHSRI): 31.000 tonnes (moins de 0,1 % du total), bien identifiés, collectés et traités selon des processus spécifiques. Les DHSRI ont une tendance à la hausse avec l'augmentation de la consommation médicale.

On peut aussi établir une typologie selon les risques créés entre déchets inertes (98,3 %) et déchets dangereux (1,7 %), soit 680.000 tonnes).

**Sur le plan de l'effet de serre les différents modes de traitement ne sont pas équivalents.**

La collecte	0,5 MTeqCO <sub>2</sub>
Le compostage ménager	0,3 MTeqCO <sub>2</sub>
L'incinération est fortement génératrice de GES (la valeur de la valorisation est déduite)	2,3 MTeqCO <sub>2</sub>
Les Centres de stockage produisent presque	2 MTeqCO <sub>2</sub>
Le recyclage évite	1,8 MTeqCO <sub>2</sub>
La méthanisation évite	1 MTeqCO <sub>2</sub>

Source colloque FNADE 2007

Les objectifs dans le cadre d'une écorégion

2- **Les actions de réduction des emballages et de conception de produits moins toxiques et facilement recyclables** qui se situent vers les producteurs (REP) ne sont pas en général spécifiques à une éco-région mais sont tournées vers une diminution des déchets ultimes.

3- **Inciter les constructeurs d'équipements** y compris les constructeurs de bâtiments à prévoir les conditions de la fin de vie de leur production.

4- **Pré traiter les déchets le plus près possible des lieux de production** afin de limiter l'impact du transport. Généraliser la construction de centres assurant un premier niveau de tri et remplir avec les déchets résiduels de gros porteurs pour les acheminer vers le prochain niveau de traitement.

5- **Construire des déchetteries** localisées dans des zones comprenant environ 50 000 habitants: la proximité est un aspect fondamental pour l'utilisation de ces équipements par le citoyen. Les déchets des artisans et commerçants étant accueillis dans certaines déchetteries.

6- **Faire une filière particulière pour les déchets fermentescibles et les boues de STEP.** Cette matière organiques nécessite un traitement spécifique afin de réduire l'impact environnemental par la minimisation des rejets, des pollutions de l'air, de l'eau et des sols et finalement le produit résiduel après traitement est utilisable pour améliorer les sols. De plus certains procédés de méthanisation valorisent les gaz en énergie. L'incinération de ces déchets favorise les émissions de dioxine et autres polluants de l'air, l'enfouissement de ces déchets favorise l'apparition des lixiviats et de tous les polluants de l'eau et des nappes.

FICHE ECOREGION numéro 20 édition 2	<b>La gestion durable des déchets</b>	3/4
<b>La situation actuelle</b>	<b>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</b>	
<p><b>A chaque filière de déchet correspond un système de collecte :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les déchets du BTP (gravats) sont enlevés, valorisés par concassage et mis en décharge de classe 3 par des prestataires de service ;</li> <li>- les déchets d'activité économique (DAE) sont "éliminés" (récupérés ou mis en décharge) par les entreprises qui sous-traitent cette "corvée" à des firmes spécialisées (plus une quantité indéterminée part dans d'autres régions) ;</li> <li>- les déchets agricoles sont détruits (brûlage) ou recyclés (broyage) par les professionnels eux-mêmes à l'exception des déchets de plastique et des ferrailles ;</li> <li>- les déchets industriels dangereux (DIS) sont ramassés et traités par des firmes spécialisées : récupération ou dépose dans des centres de stockage de classe 1 ;</li> <li>- les déchets ménagers (DMA) sont collectés par des communes ou leurs groupements qui en général délèguent ces missions à un syndicat intercommunal ad hoc. Cette activité est financée soit sur le budget communal, soit par une redevance sur le poids, soit, le plus souvent, par la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM).</li> </ul> <p>En Ile-de-France, 65 groupements de collecte et 30 syndicats de gestion, sont impliqués dans la collecte et le traitement des ordures ménagères. Chaque collectivité a son rythme de ramassage à domicile et son type de tri.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les déchets hospitaliers (DHSRI) font l'objet d'un enlèvement spécifique.</li> </ul> <p><b>Les traitements :</b></p> <p>Les centres d'enfouissement technique (CET) de classe 1 (2 en IdF) recevant les déchets dangereux, de classe 2 (14 en IdF) accueillant les déchets "non dangereux", de classe 3 (une dizaine) qui sont des dépôts de déchets inertes. Les anciennes carrières (une quarantaine) sont comblées avec des gravats (équivalent à des CET 3). Au total, plus de 60 sites reçoivent plus de 25 millions de tonnes par an.</p>	<p><b>7-Garder de la souplesse pour suivre les évolutions des traitements et de la nature des déchets.</b> Les super équipements construits pour 30 ans conduisent à un grand immobilisme or dans notre civilisation de haute technologie, une évolution majeure se fait tous les quinze ans. Choisir des solutions qui sont à amortir pendant plus de 15 ans est contraire au développement durable, il est nécessaire de garder de la souplesse pour s'adapter. Par exemple la grande majorité des incinérateurs est incapable de brûler des déchets à fort pouvoir calorifique (PCI), ce qui va nécessiter soit une grosse modification soit l'arrêt de ces installations si le tri des organiques se généralise. De plus ces solutions ruinent les efforts de prévention car le coût annuel de fonctionnement d'un incinérateur est presque indépendant de la quantité incinérée</p> <p><b>8- Passer de la gestion des déchets à la gestion de produits de base.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Repenser les filières pour réduire les pollutions et les nuisances (sol, air, eau) favoriser et augmenter les performances du tri-récupération.</li> <li>Créer une filière ressourcerie au niveau du traitement de certains déchets(DEEE, Encombrants).</li> <li>Repenser les méthodes de traitement pour limiter les quantités dirigées vers l'incinération et l'enfouissement. Repenser les traitements thermiques pour avaler les déchets très énergétiques qui vont résulter de l'amélioration du tri-récupération et de l'élimination des organiques.</li> </ul> <p><b>9- Former et informer</b> au management écologique de la région en mobilisant un grand nombre d'acteurs autour d'une application pratique et populaire de démocratie participative dans le cadre du développement durable.</p>	

<p>FICHE ECOREGION numéro 20 édition 2</p>	<p><b>La gestion durable des déchets</b></p>	<p>4/4</p>
<p>La situation actuelle</p>	<p>Les objectifs dans le cadre d'une écorégion</p>	
<p>Pour certains CET 2, la récupération du biogaz (environ 150 tep) limite un peu les émissions de GES.</p> <p>- La région comprend 21 usines d'incinération (dont 2 sont à l'extérieur), les plus puissantes sont localisées à Ivry, Issy-les-Moulineaux et Saint-Ouen. Le tonnage incinéré est de 4 millions de tonnes. L'énergie fournie aux réseaux représente 1% de l'énergie consommée en Ile-de-France (environ 30 éoliennes).</p> <p>Pour les déchets verts, 22 plateformes de stockage et 4 unités de compostage avec 535.000 tonnes.</p> <p>Les boues des stations d'épuration sont utilisées pour partie par l'agriculture comme amendement organique.</p> <p><b>La récupération de matériaux concerne :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les déchets du BTP : quelques grosses installations concassent les matériaux de démolition et les remettent sur le marché (3 millions de tonnes traitées par an, soit 10 à 15 %);</li> <li>- les déchets industriels banals: les firmes spécialisées trient et revendent une fraction des résidus qu'elles collectent; le tonnage récupéré est de 2,2 millions de tonnes (35 %).</li> <li>- les déchets ménagers: 130 déchetteries reçoivent les résidus apportés par les particuliers, les commerçants et les artisans.</li> <li>- 22 centres assurent le tri des ordures ménagères ramassées par les syndicats de communes.</li> </ul> <p>Au total le tonnage récupéré est de 585.000 tonnes.</p>	<p>10 - <b>Récompenser et responsabiliser</b> les citoyens par la généralisation de la redevance incitative.</p> <p>11 – <b>Etudier une nouvelle valorisation des déchets</b> déposés dans les anciennes décharges pour libérer de la place et récupérer des matières premières.</p> <p>12 – <b>Se comparer en permanence aux bonnes pratiques au niveau mondial</b> et adapter ses méthodes pour rester un acteur de pointe dans le développement durable.</p> <p>Le devenir de l'éco-région en matière de déchets dépend du coût de l'énergie et du coût des traitements pour éviter au maximum les pollutions de la terre, de l'air et de l'eau.</p> <p>L'éco-région est incluse dans un ensemble plus large qu'il faut regarder comme une source de richesse complémentaire.</p>	