

Alain Lipietz
22 rue du 11 novembre
94800 Villejuif

Villejuif, le 5 mai 2013

Monsieur le Président
de la commission d'enquête
pour la révision du Sdrif
35, Boulevard des Invalides,
75007 Paris

Monsieur le Président,

Je vous écris en mes qualités d'ancien Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, ancien directeur de recherche au CNRS et ancien élu régional en 1992 (puis député européen de 1999 à 2009). A ces titres j'avais écrit un article sur la bataille du Sdrif de 1994 (Sdrif toujours vigueur, théoriquement !!), article qui a obtenu en son temps le prix du meilleur article de l'*Association of European Schools of Planning* (<http://lipietz.net/?article573>). Cet article s'insérait dans une réflexion plus vaste, conduite au niveau international et ayant abouti à deux épais recueils de textes de référence, *Les Régions qui gagnent* (PUF 1992) et *La richesse des régions* (PUF 2000).

Je vous écris également en tant que responsable du groupe Europe-Écologie Les Verts, à Villejuif.

Ma contribution à l'enquête publique comprendra donc un volet général et un volet local.

I. Sur ce projet de révision du Sdrif, en général.

Le projet de révision du Sdrif *Ile de France 2030* est marqué par une immense contradiction entre les 3 fascicules généralistes, « *Vision régionale* », « *Défis, projet spatial et objectifs* », « *Évaluation environnementale* », et le fascicule « *Orientations réglementaires* », avec sa « *Carte de destination générale des différentes parties du territoire* ». Du dernier fascicule, « *Propositions pour la mise en œuvre* », je ne dirai rien, car le projet de loi Paris-Métropole le rend déjà caduc.

L'orientation générale du Sdrif, fondée sur « *la proximité, la solidarité, l'attractivité et la soutenabilité écologique de la métropole francilienne* » est excellente : qui aujourd'hui pourrait parler contre ? Il convient de louer ces fascicules qui vont loin dans le détail, avec compétence, et l'on attendait qu'ils se matérialisent dans un schéma excellent. Le problème est que la « carte des destinations générales » contredit largement ces fascicules.

S'il faut identifier des raisons à ce divorce, elles sont à chercher dans deux directions.

- **Le constat que le schéma en vigueur a échoué.** Le Sdrif 1994 réaffirmait les orientations des pères fondateurs de l'Aménagement du Territoire et du Schéma directeur initial : en finir avec les tendances lourdes, « Paris et le désert français », et progression tentaculaire de la métropole capitale. L'idée était de limiter la première par des « métropoles d'équilibre », et de structurer la seconde par des pôles infrarégionaux et des villes nouvelles séparées par des coulées vertes. Or ce n'est pas ce qui s'est passé. Même si l'on a assisté à un décollage de plusieurs métropoles accédant à la taille européenne, le dynamisme démographique de la France et l'absence de planification partenariale pour le développement des autres régions, en particulier des grandes villes à 200 km de Paris (la « couronne des cathédrales » esquissée en 1992-1994), ont conduit à une explosion de la mégapole francilienne en « super-nova », avec des phénomènes d'embouteillages, d'allongement désespérant des trajets domicile-travail, la formation de « zones de relégation » et une hausse des prix fonciers centraux, qui grèvent plus lourdement la compétitivité française que les coûts salariaux. Alors que, dès avant la crise, le dynamisme de l'emploi hors-Ile de France s'est essoufflé puis effondré dans tout le reste du Grand Bassin Parisien, la crise du logement en Ile de France est telle que l'obligation d'y bâtir pour une population mal répartie sur le territoire national (et même sur le Grand Bassin Parisien) prime dorénavant sur l'ardente obligation de la répartir plus raisonnablement (comme en Allemagne par exemple, ou dans la vallée du Po).
Par ailleurs, la croissance parisienne, loin de se densifier autour de quelques pôles dont les villes nouvelles, s'est largement faite par projection de nouvelles tentacules et en « bouchant les trous » agricoles entre les tentacules, aboutissant à d'immenses zones urbaines en continu et de plus en plus privées d'emploi (quand elles en avaient jamais eu), alors que l'extension des transports en commun à la banlieue prenait un retard considérable.
- **La volonté, intervenue après le projet de révision de 2008, de trouver un compromis avec la loi Grand Paris de 2011,** qui offrait aux élus de tous bords l'alléchante promesse d'un pharaonique réseau Grand Paris Express (GPE) en échange d'une extension indéfinie du (déjà trop) Grand Paris. Ce réseau comble d'une part un manque qu'il aurait fallu combler depuis belle lurette : une ligne circulaire de métro en proche banlieue, renforcée à travers les zones de relégation du nord et de l'est (lignes Rouge et Orange). Mais il vise aussi à urbaniser ce qui ne l'est pas encore, tel le plateau de Saclay (Ligne verte). La « fusion » du projet de Sdrif 2008 et du Grand Paris a été bouclée sans vraie nouvelle concertation en une douzaine de mois. Il faudrait dire bâclée, tant la seule donnée, discutable, du réseau GPE modifiait radicalement « l'urbanistiquement possible ». Il aurait été souhaitable, après le changement de majorité de 2012, de remettre à plat ensemble : et le tracé, et l'échéancier, et l'ambition du GPE, et le Sdrif qu'il était censé charpenter. Il n'en a rien été.

Veillez d'ailleurs noter, Monsieur le Président, que la révision de l'échéancier du GPE par M. Le Premier ministre, *après* que le projet de Sdrif ait été arrêté et ici soumis à enquête publique, en dit long sur le caractère « contractuel » du Sdrif entre l'État et la Région !! En réalité, ce projet pharaonique ne sera jamais mené à bien dans sa totalité, et sera en permanence rogné et ré-échelonné au gré des contraintes budgétaires. En attendant, si l'on suit le projet du Sdrif, la mégapole francilienne se sera étendue en patatoïde (ou en méduse) en

dehors de toute réalisation des infrastructures de transport en commun correspondantes. Loin de participer à l'effort national pour réduire d'un facteur 4 d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre, l'Ile de France aura puissamment contribué au réchauffement climatique, et en sera la principale victime en France, l'effet de serre local de « l'îlot de chaleur urbain » venant s'ajouter à l'effet de serre global (4° de différence la nuit entre la forêt de Rambouillet et la zone centrale, lors des pics de canicule du passé récent).

Dans ces conditions, il était rigoureusement impossible d'assurer une cohérence entre les belles orientations des 3 fascicules normatifs et la déploiement de la « carte de destinations générales », la quelle est malheureusement, avec l'ensemble du fascicule 3, la seule opposable aux tiers. Car il faut bien loger une population que l'on a renoncé à mieux répartir sur le territoire national, il faut bien « justifier » par une urbanisation les gares du GPE n'existant que sur le papier. Pour éviter la croissance indéfinie de la mégapole, il faudrait relancer une vaste négociation sur l'aménagement du territoire national, reprenant par exemple le projet de 1992 (issu de trop brèves négociations entre l'Ile de France et les autres régions du Grand Bassin Parisien) d'une « couronne des cathédrales » à 200 km de Paris. Or rien de cela n'est prévu au Schéma directeur.

Mais il y a plus étonnant. Renonçant aussi à structurer l'Ile de France autour de pôles infra-régionaux, hiérarchisés et en nombre limité, mais clairement identifiés à partir des traces réelles de « bassin de vie » existants, le Sdrif renonce de fait au polycentrisme interne en saupoudrant la région d'une multitude de pôles (en fait : les stations de correspondance du GPE). Cela, au nom de la « *ville des courtes distances* »... alors que rien n'est fait pour obtenir que tout logement soit à portée de vélo d'un emploi (condition nécessaire mais non suffisante d'ailleurs) ! Significativement, le Sdrif ne distingue plus entre des pastilles « à densifier principalement en résidentiel » et celles « principalement en bâtiments d'activité ». Rien n'empêche donc de densifier en logements... des zones déjà excessivement résidentielles, éloignées de tout lieu de travail !

En tout état de cause, l'absence stupéfiante de coordination entre les urbanistes et élus ayant la responsabilité du Sdrif d'une part, et d'autre part les ingénieurs et hauts fonctionnaires ayant conçu le réseau de transport GPE censé le structurer, aboutit à une indétermination complète de ce que seront les flux domiciles-travail de l'avenir. Il est aussi impossible de prévoir, à partir de cette carte, où se localiseront les emplois et les habitats, que de programmer, selon quelque modèle gravitaire, quelles seront les capacités et les gabarits d'infrastructures nécessaires aux flux ainsi engendrés !

Dès lors, le « multicentrisme diffus » du projet risque de renforcer la tendance de la mégapole vers un amas urbain dont le centre est partout (c'est à dire en réalité à Paris, élargi à quelques pôles adjacents tels La Défense ou la Plaine Saint-Denis) et la circonférence nulle part (c'est à dire jusqu'en Basse Normandie, Picardie, Champagne, Yonne, Loiret...)

C'est sans doute pourquoi le projet proclame la densification comme impératif découlant de la sauvegarde des terres à l'extérieur d'une « frontière agricole ». Mais en fait (et nous arrivons ainsi au divorce entre les principes et la carte sensée les matérialiser), il ne réalise cette densification... qu'en urbanisant les espaces agricoles, ou du moins en pleine terre végétalisée (y compris les bois, parcs, jardins, etc), qu'avaient jusqu'ici sauvegardés, à l'intérieur même de l'ellipse métropolitaine, les Schémas successivement en vigueur. Or ces langues de terre végétalisées, s'intercalant sur les plateaux jusqu'à proximité de Paris entre les tentacules de la pieuvre francilienne, ne jouent pas qu'un rôle agricole (désormais réservé à l'au delà de cette « frontière agricole » sans cesse repoussée) : ils jouent un rôle fondamental dans la

climatisation, la régulation des eaux pluviales, le filtrage des pollutions, l'agrément de lieux de détente ou simplement des paysages, la séparation entre grands axes de transport et habitations, etc. Il s'agit d'espaces aux dimensions les plus variées, comme le triangle de Gonesse, la Plaine de Montesson, le plateau de Saclay, ou beaucoup plus modestement le plateau de Longboyau dont je vous entretiens plus loin. Je proposerai d'ailleurs à son sujet (en II-c) un amendement de portée générale sur les espaces agricoles et sur les nuisances autoroutières.

De même, le mot « pavillonnaire » semble ignoré par les rédacteurs du Sdrif, alors que les jardins des zones pavillonnaires jouent pour la collectivité le même rôle que toute zone végétalisée en pleine terre (à l'exception des loisirs pour tous, et encore : c'est souvent le seul lieu de promenade « aérée » accessible à pieds pour les personnes âgées.)

Monsieur le Président,

il est sans doute trop tard pour procéder à une révision d'ensemble et immédiate d'un Schéma promis sans doute à révision future devant le mal-être aggravé qu'il risque d'engendrer. Du moins, il est encore temps de sauver ce qui peut l'être, conformément à l'orientation promise, en supprimant de la carte les autorisations d'urbanisation ou de densification aussi inconsidérées qu'irréversibles. Ce que je vais vous proposer à présent, en m'en tenant au territoire que je connais bien, et qui est particulièrement emblématique de ce projet de densification par urbanisation des « dents creuses vertes ».

II. Le cas de Villejuif.

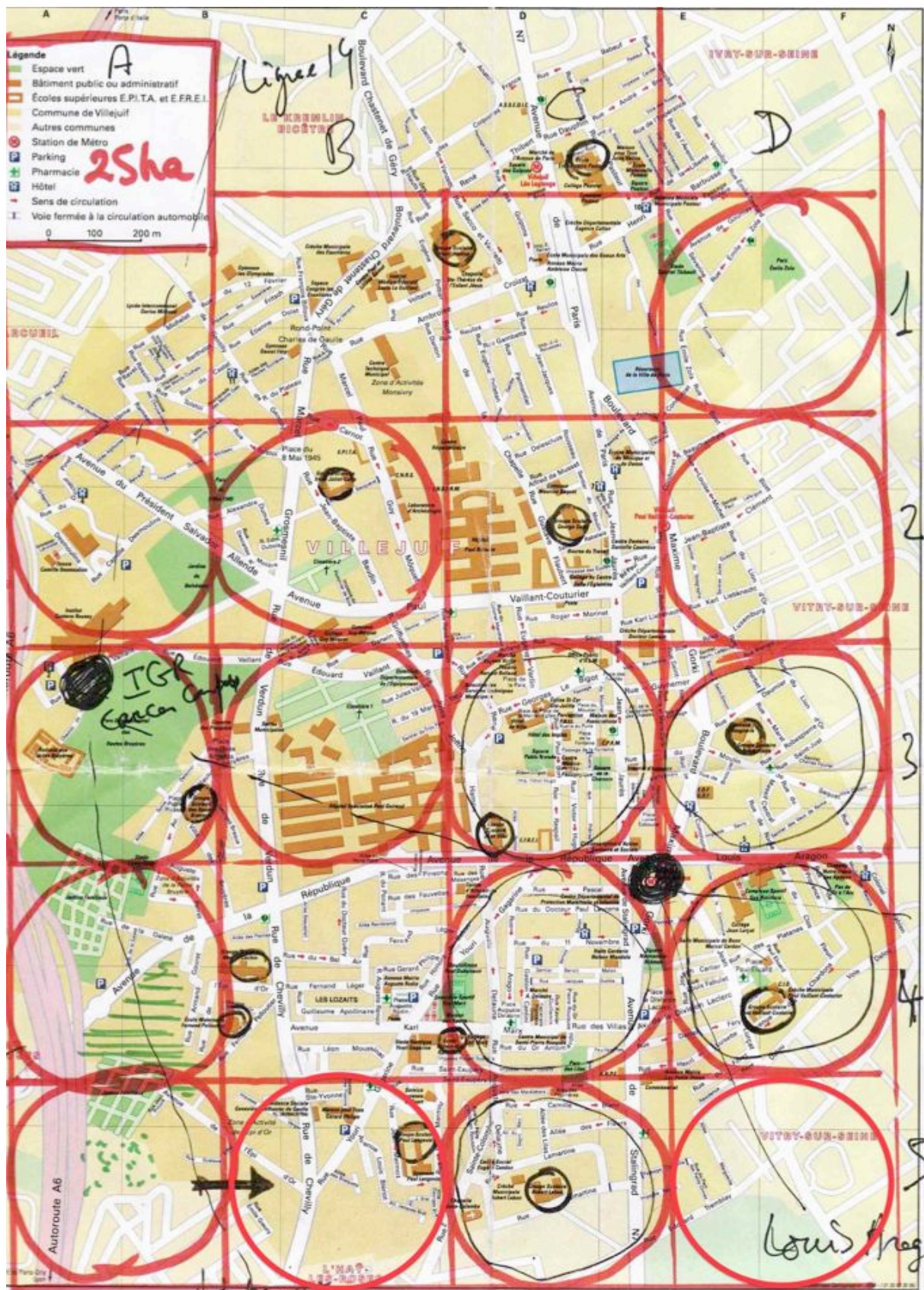
Villejuif est l'une des multiples communes nouvellement promues au rang un peu galvaudé de « pôle régional », sans doute parce qu'elle sera traversée par deux lignes du GPE avec deux stations de correspondance. Pôle à l'égal de Versailles ou de Créteil, elle qui n'est pas même sous-préfecture ? Nous pourrions en être fier, mais...

Les habitants de Villejuif, ou du moins nous, militants associatifs, écologistes ou citoyens de Villejuif qui avons pu approcher ce débat complexe et peu médiatisé, nous réjouissons de la vision inspirant le Sdrif 2013, fondée, je l'ai rappelé, sur « *la proximité, la solidarité, l'attractivité et la soutenabilité écologique de la métropole francilienne* ». Nous sommes conscients que la ville de Villejuif est désormais dans la zone centrale de la métropole et que l'arrivée des métros du Grand Paris va soulager la circulation automobile déjà saturée, permettant un pas vers la « ville intense, la ville des courtes distances », à condition du moins de parvenir à un coefficient de 1 emploi pour 1 personne en âge de travailler.

Nous nous réjouissons que le fascicule « Défis, projet spatial, objectifs » (5.10, p. 207), qui place Villejuif au cœur de la zone « Campus Sciences et Santé », appelle à y « *Concilier intensification urbaine et préservation de la Trame verte et des continuités écologiques* » et à « *Améliorer la mixité fonctionnelle et sociale sur le territoire* ». Nous nous réjouissons également de la volonté exprimée dans les « Orientations réglementaires » que les Coulées vertes continues soient « *préservées et développées* », et leur caractère multifonctionnel (agricole, écologique, de loisir, de respiration) souligné.

Nous nous étonnons donc de l'urbanisation déraisonnable à laquelle semble promise la ville de Villejuif, et des menaces que la « Carte des destinations générales des différentes parties du territoire » fait peser sur la Ville, en contradiction avec ces objectifs proclamés. En effet, alors que le passage programmé de la ligne Rouge du métro Grand Paris Express était déjà inscrite dans la version 2008 du Sdrif sous le nom d'*Arc Express*, et que l'ouverture de la

Ligne Bleue n'interviendra au mieux qu'à la toute fin de la période couverte par le *Projet 2030*, le nombre de « pastilles rouges » (zone « à fort potentiel de densification ») sur la Ville passe inexplicablement de 5 (en 2008) à... 15 pastilles dans le projet qui nous est présenté ! Voyez ci-dessous l'agrandissement de la « Carte des destinations » (dont je n'ignore pas qu'elle n'est qu'approximative). Tout le reste de la ville, couvert de ZAC dans les deux dernières décennies, restant bien entendu pastillé en orange (soit, quand même, +10% de population).



Dans le fascicule « Défis », p. 203, cette « *priorisation de l'intensification urbaine* » est justifiée par un « besoin de logements », alors que le coefficient d'emploi de Villejuif est très inférieur à 1 et qu'actuellement Villejuif est principalement une ville – dortoir fortement

orientée vers Paris. Villejuif, avant tout, a **besoin d'emplois**, des emplois enracinés localement, et non la délocalisation à Villejuif de sièges d'entreprises du CAC 40, comme l'arrivée du siège du Crédit Lyonnais tout au nord, qui a considérablement allongé le trajet domicile-travail de ses salariés sans créer d'emploi pour les Villejuifois.

Les incohérences entre la carte et le projet affiché se concentrent sur l'ancienne Nationale 7 et sur le secteur de la « Coulée verte Bièvre-Lilas », ainsi qu'au centre et sur les cités de logement social du sud de la Ville.

a. D'une manière générale, la description du la zone Bagneux-Villejuif (**Vallée de la Bièvre aval - Campus Sciences et Santé**), Fascicule « Défis, Projet spatial », p. 210, souffre d'une volonté excessive d'urbanisation présentée en termes d'objectifs guerriers (la « mobilisation » !), alors que l'autoroute A6 est présentée comme « *aménagée en voie rapide apaisée multimodale* », sans que l'on comprenne bien si ce projet aussi intéressant qu'énigmatique d'« apaisement » de l'autoroute constitue pour l'État une obligation contractuelle (je n'en ai en tout cas jamais entendu parler ailleurs que dans ce texte). Même dans ce cas, l'autoroute restera, pour la ville de Villejuif placée sous ses vents dominant, un important facteur de pollutions : bruit et gaz d'échappements. Or les études récentes ont montré le fort pouvoir cancérigène ou autrement pathogène (asthmes, etc.) des émanations de diesel, et pas seulement de diesel, en particulier pour les enfants. **La proximité de l'autoroute**, même à vitesse limitée selon le modèle du Boulevard périphérique, et pourquoi pas au droit commun urbain (50 km/h), **devrait être interdite à la construction de logements**. Sans entrer dans le détail de la rédaction, on pourrait amender ce paragraphe en concluant par :

« Conformément à l'orientation générale du Sdrif, il convient d'assurer dans cette zone, actuellement surtout résidentielle et à forte perspective de densification, un urbanisme mixte et varié (boulevards urbains, centres faubourgeois, grands ensembles-parcs, zones pavillonnaires), rétablissant un coefficient d'emploi proche de 1 dans les principales communes :

en y créant beaucoup plus d'emplois que de logements, avec des espaces verts et des établissements scolaires de proximité en cohérence avec l'accroissement de la population ;

en préservant absolument la coulée verte existante le long de l'autoroute A6 qui, même apaisée dans 30 ans, restera toujours un important émetteur de pollution locales,

en respectant le double caractère, de loisir et agricole, de cette coulée verte, ainsi qu'en aménageant en espaces verts les friches en pleine terre subsistant le long de la RD7 et de la RD 920.

L'ouverture des lignes de métro Grand Paris Express, ligne Rouge et prolongement de la ligne 14 (ligne Bleue), ne fera en tout état de cause que rattraper un retard historique sur l'urbanisation déjà existante. Il conviendra de disposer de façon judicieuse les logements et les lieux de travail afin d'optimiser l'utilisation des transports en commun dans chaque sens à toutes heures du jour.»

b. La coulée verte Bièvre-Lilas existant au Sdrif depuis la version 1994 **doit, conformément au projet actuel proclamé, être intégralement préservée**. L'urbanisation prévue autour de la gare IGR du Grand Paris Express (zone du projet « Cancer Campus ») est légitime, mais ne concerne que les deux pastilles rouges autour de l'avenue du Pt Salvador Allende – A2-B2 sur la carte ci-dessus.

Il est en revanche inconcevable que la Coulée verte, constitué dans sa partie villejuifoise (du nord au sud) par un parc municipal, puis un parc départemental avec des jardins familiaux, prolongé par un terrain agricole (hachures vertes horizontales), puis encore des jardins familiaux, soit à la fois marquée d'une flèche verte et d'une grande marguerite verte (soulignant la présence d'un parc d'intérêt régional)... et intégralement couverte de pastilles rouges ! Du coup, le projet de la ZAC « Campus Grand Parc », dont le plan est annexé au Contrat de Développement Territorial « Campus Sciences et Santé » intéressant Villejuif, s'autorise à urbaniser une partie du parc départemental lui même, et intégralement la zone maraichères que j'ai hachurée en vert sur la carte... Il est donc difficile d'admettre que cette carte illustre la volonté de « *préserver et développer les continuités vertes* »...

Toutes ces pastilles rouges, A3, A4 et même A5 (où tout ce qui n'est pas jardins familiaux est une zone industrielle à optimiser) **doivent être supprimées** et remplacées par des pastilles orange (« urbanisation à optimiser »), car en bordure de la Coulée verte il s'agit actuellement de grands ensembles ou de quelques ruelles pavillonnaires, qui ne peuvent être que légèrement densifiées. La carte est sur ce point trompeuse, car ce qui est en bistré aux bords de la Coulée verte est en fait l'entrée du parc, un stade, des vergers abandonnés, etc, intégrés en fait (écologiquement parlant) et à intégrer de droit dans la Coulée verte, comme on le voit sur cette photographie aérienne, couvrant les pastilles A4 et A5 :



De même, la pastille rouge B3 frappant l'hôpital Paul Guiraud et le cimetière n'a aucun sens. Quelques immeubles pourront être construits sur leurs bords : cela justifie au plus un pastillage orange.

c. Les espaces agricoles de la Coulée verte sont d'ailleurs insuffisamment protégés par le texte des « Orientations réglementaires » qui, tout en soulignant le caractère multifonctionnel des liaisons vertes, traite séparément le cas des zones agricoles et des espaces de loisir. Or la Coulée verte, dans ses maillons continus sur Villejuif, est *justement* composée : d'un parc de loisir, d'une zone agricole incluant une grande exploitation horticole en activité, et de jardins familiaux. Sa multifonctionnalité est évidente : production agricole, biodiversité, détente, barrage au bruit et autres pollutions entre les 12 à 14 voies de l'Autoroute A6 et la ville, rétention à la source du ruissellement pluvial vers l'étroite vallée de la Bièvre, etc.

Le chapitre 3.2 des Orientations réglementaires précise p. 38 : « *Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole* », ce qui est le cas. Toutefois, le critère de viabilité de l'exploitation n'est guère opérant pour ces « *espaces ne figurant pas sur la carte* », qui sont de petits espaces agricoles résiduels en zone déjà partiellement urbanisée, et qui n'en sont que d'autant plus précieux. C'est aussi le cas de la « Plaine de Montjean », quelques km plus au sud sur le même plateau de Longboyau. Mais la nature de leur exploitation (à Villejuif : une grande exploitation d'horticulture, et de la fruiticulture résiduelle) est promise à évoluer en fonction des demandes nouvelles : maraîchage bio de proximité, fermes d'apprentissage et de démonstration, jardins familiaux, recherche scientifique notamment anti-cancer sur l'alimentation, etc. Et ce sera vraisemblablement le cas, à Villejuif, dans le cadre du projet Cancer Campus. La phrase citée doit être complétée par : « **sans préjudice d'une évolution vers d'autres usages d'agriculture urbaine en pleine terre.** »

Pour mémoire : comme suggéré plus haut, il conviendrait de mettre dans les Orientations réglementaires une phrase du genre « **La construction d'habitations nouvelles à moins de 500 mètres d'une autoroute est à proscrire.** »

d. Les pastilles rouges posées de part et d'autre de l'ex-Nationale 7 et autour de la station Louis Aragon sont excessives. Il s'agit de zones de pavillons et de garages, ateliers et entrepôts, en tout cas de faible hauteur, car construits sur un plateau mité de carrières souterraines. Les effondrements de rues avec formation de trous sont assez fréquents à Villejuif, qui ne possède pas encore de Plan de prévention des risques.

La volonté de rééquilibrer le coefficient d'emploi conduit à privilégier le long de cet axe la création d'emplois (pas seulement de bureaux : les ateliers de nouvelles technologies ou au service de l'habitat devraient y trouver une large place aux côtés des garages), sur un front d'avenue de hauteur modérée.

Un autre élément plaide de façon décisive pour cette « urbanisation productive » et non résidentielle : la ligne de métro 7, qui n'est en fait qu'une demi-ligne (l'autre partant vers Ivry), représente et représentera encore dans 15 ans l'unique jonction en site propre entre Villejuif et Paris. Elle est déjà saturée aux heures de pointe, par des résidents qui pour la majorité arrivent à pieds, et elle le sera encore plus avec l'arrivée du tramway T7. Il est très regrettable que le transport en commun en site propre de surface initialement prévu ait été abandonné entre Villejuif et Le Kremlin-Bicêtre, malgré la demande des Villejuifois, lors de l'enquête publique sur la requalification de la RD 7. En revanche le métro M7 (et sans doute

le T7) est vide à contre-horaire : étudiants et salariés venant de Paris y trouvent place sans problème pour venir le matin à Villejuif et en repartir le soir. La station Louis Aragon serait idéale pour y installer un grand équipement d'enseignement supérieur, en liaison avec la spécialisation acquise de longue date de Villejuif sur les métiers de santé (qui, au fil du temps, a permis à de nombreux salariés des hôpitaux de trouver à s'y loger... ou de s'orienter vers ces métiers parce qu'ils y habitaient !)

Proposition d'amendement : en revenir aux pastilles rouges du projet de Sdrif de 2008, qui anticipait l'arrivée d'*Arc Express*, et donc remplacer par des pastilles oranges celles au nord de Louis Aragon (D1, D2 et même D3), ne conserver que les pastilles rouges autour de la gare (étant entendu qu'il s'agit essentiellement de lieux d'emplois).

e. Les pastilles rouges C4, D4, B5, C5, D5 frappant la quasi totalité de la zone de cités de logement social qui couvre tout le sud de la ville laissent tout aussi perplexe que le carreau B4 qu'elles épargnent. S'agit-il d'une réelle volonté de requalifier, en les densifiant, les cités HLM ? (sachant que la municipalité a échoué dans ses démarches auprès de l'ANRU, et qu'elle promet désormais, dans le PLU qu'elle vient d'arrêter, de ne pas toucher aux espaces verts de ce qu'elle nomme la « ville-parc ») ? Ou de transformer en nouvelles cités HLM les quelques rues pavillonnaires subsistantes entre les cités ? Le risque serait alors de transformer le sud de Villejuif en une immense zone d'habitat social sans aucune mixité. Il est certes possible d'optimiser cette zone et d'accroître sa population de 10% (voire plus, dans le cadre d'une très hypothétique opération ANRU), mais il faut alors remplacer les pastilles rouges par des pastilles oranges.

En espérant ne pas avoir abusé de votre patience, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.



Alain Lipietz