

AVIS N° 2007-03

du 8 février 2007

RELATIF AU PROJET DE SDRIF

présenté au nom de la Commission de l'aménagement du territoire élargie

par Monsieur Pierre MOULIÉ

**CERTIFIÉ CONFORME
LE PRESIDENT**

Jean-Claude BOUCHERAT

SOMMAIRE

Article 1 - Préambule	6
Chapitre 1 : Principes directeurs et cadre d'action	7
Article 2 - Les principes directeurs	7
Article 3 - le cadre d'action	8
Chapitre 2 : Le parti d'aménagement	9
Article 4 - Le parti d'aménagement général	9
Les sites particuliers : fleuve, aéroports	10
Chapitre 3 : Les objectifs majeurs du SDRIF au regard du parti d'aménagement	11
Article 5 - Promouvoir une politique de transports en ligne avec le nouveau parti d'aménagement ...	11
5.1. Généralités	11
5.2. Les transports collectifs de personnes	12
5.3. Les liaisons routières.....	14
5.4. Les modes doux	14
5.5. Le transport des marchandises et la logistique.....	15
5.6 L'accessibilité nationale et internationale.....	16
Article 6 - Offrir un logement à tous les Franciliens : 60 000 logements par an, soit 1,5 million de logements à construire à l'horizon du SDRIF.....	16
Article 7 - Accueillir l'emploi, stimuler l'activité économique et commerciale, renforcer l'attractivité et le rayonnement international.....	17
Article 8 - Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles	19
8.1. Valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels	19
La prescriptivité dans les espaces à aménager	19
8.2. Gérer durablement les ressources naturelles	25
Article 9 - Doter la métropole d'équipements et de services de qualité	26
9.1. Principes généraux	26
9.2. Culture et communication.....	26
9.3. Enseignement supérieur et recherche.....	27
9.4. La santé et le social.....	27
9.5. Tourisme, sports et loisirs	28
9.6. Déchets.....	29
9.7. Commerce.....	29
Chapitre 4 : La mise en œuvre du SDRIF – pilotage, suivi et évaluation	30
Article 10. Appréciation générale	30
Article 11 – Les acteurs et leurs contributions respectives à la mise en œuvre du SDRIF	30
11.1 L' "association" de la Région et de l'Etat :	30
11.2 Les Départements.....	31
11.3 Les Intercommunalités.....	31
11.4 Les autres acteurs.....	32
Les outils de mise en œuvre	32
Article 12 – Généralités	32
Article 13 - Les "guides d'application du SDRIF"	33
Article 14 - Les financements	33
Article 15 - Les organes de mise en œuvre du SDRIF : la gouvernance.....	34
15.1. Les comités de pilotage.....	34
15.2. Les "Conférences territoriales"	34
15.3. Gouvernance et démocratie participative.....	35
Article 16 - Modalités pratiques de suivi et d'évaluation de la mise en oeuvre du SDRIF	35
16.1. Questionnements et indicateurs.....	35
16.2. L'extension du champ de questionnements et d'évaluation	36
Article 17 - L'avenir	36

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE

VU :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de l'urbanisme et notamment son article L 141-1 ;
- la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dite loi Pasqua ;
- modifiée par la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, dite loi Voynet ;
- la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite loi Chevènement ;
- la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite loi Gayssot ;
- l'ordonnance du 3 juin 2004 et ses décrets d'application transposant en droit français la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
- la loi n°204-809 du 13 Août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales ;
- le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France approuvé le 26 avril 1994 ;
- le Contrat de Plan Inter-Régional du Bassin parisien 1994-1998 ;
- le Contrat de Plan État – Région d'Île-de-France signé le 18 mai 2000 pour la période 2000-2006 ;
- la délibération du Conseil régional en date du 24 juin 2004 demandant la mise en révision du SDRIF ;
- le décret en Conseil d'Etat de mise en révision du SDRIF, en date du 31 août 2005 ;
- le mandat du gouvernement au Préfet de région, en date du 13 septembre 2005 ;
- les grands projets d'urbanisme d'intérêt national (OIN) entérinés par le CIACT du 6 mars 2006 ;
- les prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux Projets d'Intérêt Général (PIG) et aux Opérations d'Intérêt National (OIN) et les éléments relatifs aux projets d'infrastructure relevant de la compétence de l'État énoncés par la préfecture de région dans son document de mai 2006 ;
- les travaux et réflexions présentés lors des forums et ateliers thématiques et territoriaux organisés dans le cadre de la concertation pour l'élaboration du SDRIF et notamment les documents :
 - bilan partagé (CR-Etat-CESR) du SDRIF de 1994, 21 octobre 2004,
 - enjeux partagés (CR-Etat-CESR), 14 septembre 2005 ;
- les précédents travaux du CESR permettant d'apporter des contributions supplémentaires à la révision du SDRIF, notamment ceux qui concernent :
 - la deuxième étape de la décentralisation (JL Girodot - octobre 2002),
 - les territoires prioritaires (P. Moulié – juillet 2003),

- les premières contributions du CESR à la révision du SDRIF (P. Moulié – décembre 2004),
- les transports et le SDRIF (L. Dumont-Fouya & J.- M. Paumier – février 2005),
- la recherche (A. Rouquié – mars 2005),
- le logement (B. Laurent – avril 2005 et S. Dambrine – décembre 2005),
- l'industrie (I. Drochon – octobre 2005) et les pôles de compétitivité (C. Michel – mai 2005),
- les équipements et lieux de pratique en Île-de-France - lycées et installations sportives (M.Ossakowsky – septembre 2005),
- les contrats d'aménagement (D. Rabardel – octobre 2005),
- la ceinture verte (J. Régnault – avril 2006),
- la vision régionale (P. Moulié – juin 2006),
- les contributions complémentaires du CESR dans le cadre de la révision du SDRIF (P. Moulié – octobre 2006) ;
- la délibération du Conseil régional en date du 22 juin 2006 adoptant « une Vision régionale pour l'Île-de-France – les orientations de la Région pour la révision du Schéma Directeur » ;
- les nouvelles contributions des Commissions et de la Section du CESR ;
- **la lettre de saisine du président du Conseil régional en date du 11 janvier 2007 et les documents constitutifs du projet de SDRIF ;**

ENTENDU :

le rapport de Monsieur Pierre Moulié, au nom de la Commission de l'aménagement du territoire élargie.

CONSIDERANT :

D'un point de vue général

- **les importantes évolutions survenues depuis l'approbation du SDRIF de 1994 avec notamment :**
 - **la prise de conscience de la "globalisation"** avec ses avantages et ses inconvénients, qu'il s'agisse de la mondialisation de l'économie (par exemple le thème des délocalisations), de la construction (élargissement et approfondissement) européenne, de phénomènes comme l'effet de serre, obligeant de plus en plus les responsables à « penser globalement et agir localement » ;
 - **la diffusion, dans la société, du concept de développement durable**, fondé sur les trois piliers que sont le développement économique, le progrès social et la préservation de l'environnement et l'émergence plus récente de l'exigence de robustesse dans ces trois domaines ;
 - **la mise en œuvre de la seconde phase de la décentralisation – notamment avec la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales** – qui, tout en réaffirmant le rôle fondamental de l'État, garant de l'intérêt général et des solidarités et de la mise en place des procédures et des outils appropriés, offre une véritable opportunité de redéfinition des responsabilités des acteurs locaux et de mise en place d'une gouvernance plus efficace et plus proche des attentes des territoires et de leurs habitants, associant étroitement la société civile à la définition et à la mise en œuvre des politiques publiques ;
 - **le nouveau contexte législatif et institutionnel qui préside à l'aménagement régional ;**

En ce qui concerne l'Île-de-France

- **que les spécificités de l'Île-de-France, tout à la fois "région-capitale" (siège du pouvoir central et dont l'image, le plus souvent, est associée à celle du pays) et "région-agglomération", confèrent à la collectivité régionale, avec ses deux assemblées, une responsabilité globale en matière d'aménagement et de développement économique et social, en association avec l'Etat ;**
- que, de ce fait, et tout en confirmant le rôle majeur de la Région en matière d'aménagement, **l'État doit continuer à assumer de larges responsabilités** en matière de logement et de grands équipements (infrastructures, transport, recherche, enseignement supérieur, culture, santé...) nécessaires au développement et au rayonnement international de la région et du Pays ;
- que, par ailleurs, **l'Île-de-France, du fait de sa structure économique, est plus sensible que d'autres aux évolutions économiques** et aux retournements conjoncturels au plan international ;
- que l'Île-de-France, région-agglomération, **forme un ensemble plus vaste que la simple addition de territoires locaux** et que le fonctionnement global de l'agglomération (marché de l'emploi, marché du logement...) et l'amélioration de son image nécessitent une cohérence globale et une solidarité active ;
- qu'en particulier les **problèmes d'accessibilité**, qui conditionnent largement les possibilités de développement des territoires et l'amélioration des conditions de vie de leurs habitants, relèvent d'une responsabilité régionale associant l'État et la Région en relation avec les Départements, les Communes et leurs groupements, sans pour autant négliger le volet interrégional ;
- **que l'image de l'Île-de-France, résultant de son histoire, de sa culture, de son économie, passe aussi, de plus en plus, par le développement de la formation**, avec pour objectif le plein emploi, **et par la qualité de vie dans chacun de ses territoires ;**
- que l'Île-de-France, dans le contexte international qui se dessine, est **soumise à une concurrence de plus en plus importante des métropoles européennes et mondiales** et risque de voir s'affaiblir, à terme, sa place de grande région économique mondiale au service du Pays ;
- que **l'échelle pertinente de conception de l'aménagement francilien est celle du Bassin parisien** qui, situé à l'articulation entre les zones à forte densité de l'Europe du Nord-Ouest, à laquelle il appartient, et l'Europe du Sud, constitue un espace naturel et une entité humaine et économique de première importance proposant **un véritable ancrage vis-à-vis du déplacement vers l'Est du centre de gravité de l'Europe ;**
- que, de ce fait, **la coopération interrégionale est appelée à se développer ;**
- que, dans une métropole de 11 millions d'habitants, loin de se résorber, **les fractures sociales et territoriales se sont aggravées**, le chômage reste élevé et la précarité s'accompagne d'une poussée des communautarismes ;
- que le dernier recensement fait apparaître, pour la première fois, **un solde migratoire négatif avec les autres régions** dû en particulier au départ des ménages avec enfants à la recherche d'une meilleure qualité de vie, et qu'il met en évidence l'augmentation relative du nombre des personnes âgées ;
- que **l'affirmation de l'identité** de l'Île-de-France et la **défense de son attractivité** sont au cœur des préoccupations franciliennes ;

En ce qui concerne le SDRIF

- que le SDRIF de 1994 **s'inscrit dans le prolongement des grands principes d'aménagement énoncés à l'époque du Préfet Paul Delouvrier** (polycentrisme, rééquilibrage centre-périphérie et, ultérieurement, Est-Ouest, satisfaction des besoins de transport et d'échange) dans le SDAURP de 1965 ;
- qu'à l'issue du bilan qu'ils ont entrepris, le Conseil régional, l'État et le Conseil économique et social régional d'Île-de-France **constatent des écarts entre les objectifs définis en 1994 et la réalité en 2004** en matière d'attractivité, d'organisation et de structuration de l'espace régional et de préservation et de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel francilien ;
- que ces écarts résultent notamment de l'évolution du contexte, de l'inadéquation de certaines politiques sectorielles, de la faiblesse de certains moyens de mise en œuvre **mais également de l'absence d'outils de suivi et d'évaluation** ;
- que le futur SDRIF, dont l'élaboration est confiée à la Région en association avec l'État et qui tiendra lieu de SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) devra prendre en compte l'ensemble de ces éléments dans une **double démarche ascendante** (prise en considération des attentes et des projets des territoires) **et descendante** (affirmation d'un "projet régional" fort) ;
- que l'émergence progressive, dans la sphère publique, de la culture de projet, nécessite, en vue d'un but partagé, la formation et la participation des différents acteurs ;
- que le **principe de la territorialisation**, initié dans le cadre de la politique de la ville et dans le SDRIF de 1994 et **poursuivi dans le CPER 2000-2006**, consiste à coordonner et à harmoniser, sur un même territoire, les actions relevant de différentes thématiques, menées par des instances diverses, pour en améliorer l'efficacité ;
- que la montée en puissance de **nouvelles formes d'intercommunalité** se fonde sur des projets de territoire et sur une meilleure péréquation des ressources ;
- que la prise en compte de ces évolutions nécessite la **mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance** associant, chacun à sa place et avec ses responsabilités, les différents niveaux de collectivités (État, Région, Départements, Communes, Intercommunalités) et la société civile. Il est donc nécessaire d'utiliser, en fonction des problématiques propres à chaque territoire ou à chaque projet, toute la palette des outils institutionnels ou opérationnels existants (du type Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, Etablissements Publics d'Aménagement, Pays, Conseils de développement, contrats territoriaux,...) et d'en améliorer le fonctionnement ;
- que, depuis sa création, le CESR est partie prenante à l'aménagement régional et qu'à ce titre il s'est prononcé à plusieurs reprises durant les années d'élaboration du schéma directeur de 1994 ;
- que l'accord intervenu entre l'État, la Région et le CESR – tant sur le bilan que sur le partage des enjeux relatif au futur SDRIF – **constitue un gage de coopérations renforcées** pour la poursuite du processus de révision ;
- que la **démarche de large consultation** engagée, via notamment les ateliers thématiques et territoriaux et les forums, avec l'ensemble des acteurs institutionnels et les représentants de la société civile **doit permettre une concertation plus constructive pour la mise au point de l'avant-projet** ;

- qu'après l'adoption de la *Vision Régionale*, la révision du SDRIF entre dans la phase déterminante de l'élaboration et de la concertation sur l'avant-projet qui requiert le recueil des propositions des personnes publiques associées ;
- **que le présent avis a pour objectif d'affirmer la position du CESR sur le projet de SDRIF en amont de son examen par l'Exécutif ;**
- **que le CESR sera amené à se prononcer ultérieurement sur le projet de SDRIF arrêté par le conseil régional et que ce nouvel avis fera partie intégrante du dossier soumis à l'enquête publique.**

EMET L'AVIS SUIVANT :

ARTICLE 1 - PREAMBULE

- **1.1. Le CESR approuve dans ses grandes lignes le processus de révision engagé par la Région en juin 2004 ; il se félicite de l'accord intervenu entre l'Etat, le Conseil régional et le CESR tant sur le bilan du SDRIF de 1994 que sur les enjeux du futur SDRIF.**

Il marque sa satisfaction sur l'effort de construction participative du projet qui a permis aux acteurs concernés, tant publics que privés, de s'exprimer tout au long du processus de révision.

Il souhaite le prolongement de cette méthode coopérative dans la phase de mise en œuvre, en bénéficiant des enseignements à tirer des éléments positifs et des points à améliorer du processus de révision.

- **1.2 Le CESR, rappelant ses avis précédents, dont un grand nombre d'éléments se retrouvent dans le projet qui lui est soumis, consacre le présent avis à ses remarques fondamentales, avec pour objectif premier l'amélioration, tant dans le fond que dans la forme, du document proposé.**

Il adhère largement aux trois défis ("*Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale*"; "*anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles*"; "*développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial*") **qui structurent les cinq objectifs retenus par l'Exécutif régional pour un développement durable de l'Île-de-France.**

Il regrette toutefois que les orientations fondamentales pour l'aménagement de la région (le parti d'aménagement) n'aient pas été mieux mises en exergue en précédant et en co-structurant, avec les ambitions du développement durable, les cinq objectifs retenus.

Il souhaite, enfin, de plus grandes précisions sur la gouvernance effective du futur SDRIF et sur les outils de pilotage, de mise en œuvre, d'évaluation et de suivi, thèmes qui ont été largement évoqués par tous les acteurs, avec une attente forte.

- **1.3. Le CESR a manifesté sa forte implication** tout au long du processus, non seulement en répondant à des attributions et compétences données par la loi mais également en **souhaitant imprimer la marque de la "société civile organisée" sur un document devant structurer l'évolution de la région pour le long terme.**

Acteur de premier rang, sous pilotage de la Région en association avec l'Etat, le **CESR exprime une posture** alliant ambition forte et réalisme, au service des Franciliennes et Franciliens, **avec pour objectif**, sans idées préconçues ni dogmatisme, **de rapprocher les points de vues, de réduire les écarts, de faire adhérer à un projet partagé** approuvé par le plus grand nombre.

C'est à ce prix, sur la base des efforts de convergence de chacun, que le SDRIF aura les meilleures chances d'une mise en œuvre réelle, efficace et porteuse d'avenir pour la région.

CHAPITRE 1 : PRINCIPES DIRECTEURS ET CADRE D'ACTION

Article 2 - Les principes directeurs

- **2.1.** Le CESR regrette que le document proposé ne mette pas mieux en évidence les "principes fondateurs" inscrits dans la Vision régionale.

Il rappelle, pour sa part, sans les détailler, en renvoyant à son avis du 8 juin 2006 sur "une Vision régionale pour l'Ile-de-France", les principes directeurs qui doivent structurer le futur SDRIF :

– en matière d'organisation spatiale et territoriale :

- **le polycentrisme renforcé**, pour un meilleur équilibre intra-régional;
- **le principe de compacité et d'intensité urbaines** ;
- **le principe de proximité, d'accessibilité et de mobilité** ;
- **le principe d'équité et de solidarité.**

– en matière de développement durable :

- l'ambition d'un véritable "schéma directeur de développement durable régional" (SDDRIF) et d'une "Eco-région exemplaire" ;
- **les principes de durabilité, de robustesse et d'évolutivité.**

– en matière de construction du schéma directeur proprement dit :

- **le principe de "cohérence systémique"** qui doit sous-tendre l'ensemble du document, être en harmonie avec les autres documents (CPER, SRDE, SDAGE...), les différentes politiques sectorielles et l'environnement géographique...

- **2.2.** Le CESR rappelle également l'importance qu'il attache aux notions d'identité régionale et d'intérêt régional.

- En matière d'identité, le CESR considère qu'il convient de s'appuyer sur des éléments identitaires forts et déjà présents dans la région et l'espace métropolitain de Paris, plutôt que de chercher à affirmer une identité régionale concurrente des autres identités présentes en Ile-de-France.

L'alliance de Paris et de l'Île-de-France doit être au cœur des stratégies d'identité et d'image.

- En matière d'intérêt régional, le CESR rappelle par ailleurs son souci constant, exprimé dans ses avis précédents, **de recherche de critères départiteurs des projets au regard de la notion d' "intérêt régional"**. Il y a là, à ses yeux, nécessité de travaux complémentaires d'interclassement face à l'abondance de propositions et de projets en tous domaines, au regard des capacités financières contributives des acteurs.

Article 3 - le cadre d'action

- **3.1.** Au plan du cadre juridique, des orientations générales et des principes structurant le futur SDRIF :

Le CESR considère que le **document proposé ne met pas suffisamment en évidence l'importance de la Vision** qui sous-tend le Schéma Directeur.

Par contre, **il apprécie le rappel, en début de document, de l'évolution du contexte juridique et de la rédaction de l'article L.141.1 du Code de l'Urbanisme qui élargit fortement le contenu du SDRIF à venir par rapport à celui de 1994.**

Il constate que **cet élargissement, par son ampleur, a rendu l'exercice de révision plus complexe**, ce qui se traduit au travers d'un document très détaillé.

- **3.2.** Au plan de la population, le CESR rappelle ses observations sur **une approche démographique insuffisamment approfondie**, à son gré, au regard des évolutions à venir, tant en volume qu'en structure de la population.

En particulier, il rappelle que la population francilienne est la plus jeune de l'ensemble des régions, que la population âgée, par son volume qui devrait doubler dans les vingt prochaines années, suppose le développement d'équipements et de structures spécifiques, que les structures familiales ont fortement évolué, enfin que 40 % de la population immigrée s'établit en Ile-de-France, ce qui nécessite des mesures particulières en matière d'accueil, de formation, de logement et d'emploi.

Le CESR constate que **ces caractéristiques particulières ne ressortent pas clairement du document proposé, ce qui en réduit la robustesse.**

- **3.3.** Au plan géographique, **le CESR approuve l'intégration, dans le document, de la dimension "Bassin Parisien", élargie à la Région Nord – Pas-de-Calais.** Il rappelle son souhait d'une contractualisation interrégionale venant consolider les orientations retenues notamment en matière d'infrastructures de transport (routes, fer, voies d'eau ...), d'équipements structurants (plates-formes logistiques, aménagements fluviaux...), de politiques sectorielles (enseignement supérieur, recherche...).

Il apprécie que les "espaces interrégionaux" soient traités, dans la logique de l'approche par faisceau, comme des zones d'échanges et de contact, et non comme des limites ou des franges.

CHAPITRE 2 : LE PARTI D'AMENAGEMENT

Article 4 - Le parti d'aménagement général

- **4.1. Le CESR approuve le parti d'aménagement général qui inscrit le projet de SDRIF "dans la continuité de l'aménagement régional fondée depuis les années soixante sur le renforcement du polycentrisme".**

Il approuve l'objectif des vingt-cinq prochaines années "d'achever la structuration de la métropole régionale".

Toutefois, il demande, au regard de la volonté de "maîtriser l'étalement urbain, de promouvoir une ville plus compacte et plus dense, économe en espace..." que la plus grande vigilance soit développée afin de ne pas opposer, de façon trop contrastée, une zone centrale agglomérée, des villes hors agglomération et les vastes espaces ruraux, ce qu'une lecture directe du projet spatial, traduit dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire, peut laisser supposer.

- **4.2. Le CESR acte la richesse mais aussi la complexité des "orientations fondamentales" proposées pour l'aménagement de l'Ile-de-France.**

Il constate que, en prenant en compte une approche traditionnelle concentrique, identifiant un cœur d'agglomération, une ceinture verte et des territoires ruraux et interrégionaux d'une part, et d'autre part, une approche nouvelle par grand faisceau, le projet se rallie en grande partie à l'approche matricielle proposée par le CESR.

Le CESR approuve le principe de présentation d'une "géographie stratégique et prioritaire".

Il acte la clarification terminologique identifiant d'une part des territoires stratégiques et d'autre part des sites prioritaires sur lesquels les efforts de l'action publique doivent porter.

Se référant aux tableaux des pages 122 et 123 du rapport, le CESR aurait souhaité, d'une part, l'utilisation d'une matrice unique répertoriant à la fois, sur chaque faisceau et sur chaque zone (cœur d'agglomération, agglomération, grands territoires ruraux et interrégionaux), les territoires stratégiques et les sites prioritaires, d'autre part, une carte spécifique les répertoriant.

L'objectif de cette proposition est double :

- **s'assurer d'une répartition équilibrée de ces territoires et sites "d'effort" sur l'ensemble de l'espace régional,**
- **à défaut, envisager, au regard des larges bassins de vie identifiés, du cœur de l'agglomération aux territoires interrégionaux de la région, sur les radiales principales des faisceaux, les infrastructures et équipements permettant un rééquilibrage général de l'espace régional, comme le document le souhaite ("l'objectif est que chaque faisceau offre pour sa population le même niveau de développement et le même niveau d'offre métropolitaine " p128).**

Le CESR acte avec satisfaction que l'Exécutif prend en compte les OIN comme territoires stratégiques.

Par ailleurs, il demande à la Région de **s'assurer que les projets** locaux (Départements, Intercommunalités...) **sont également pris en compte, au regard de l'intérêt régional**, et qu'il existe une bonne articulation avec les territoires stratégiques identifiés.

- **4.3. Le CESR apprécie la déclinaison de la géographie stratégique et prioritaire par grands faisceaux** reprise dans les pages 128 à 148. **Il considère que cette présentation, combinée à l'approche concentrique traditionnelle, constitue à la fois le cadre d'analyse des problématiques se posant dans chacun des territoires qui s'y trouvent et des dynamiques à y mettre en œuvre pour la période d'application du SDRIF.** Il considère indispensable que l'Etat et la Région s'accordent préalablement et formellement sur ce cadre d'action et le projet proposé; en particulier sur les points relatifs aux infrastructures routières sur lesquels l'Exécutif ne donne pas avis favorable aux projets de l'Etat.

Les sites particuliers : fleuve, aéroports

- **4.4** Le CESR s'est largement exprimé sur les sites "**particuliers**". Il renouvelle ses observations :

- **sur le fleuve** : le CESR rappelle l'importance qu'il a accordée à l' "unité séquanaise" dans son rapport sur les territoires prioritaires du CPER 2000–2006. Il **constate avec satisfaction la reprise et l'élargissement de ce concept au "fleuve"**, élément fédérateur du projet régional.

Il souhaite une approche systémique des différentes thématiques liées au fleuve et une gouvernance globale, avec l'appui d'une "conférence du fleuve" (dont le principe a été retenu par l'Exécutif), permettant de mieux prendre en compte, dans le respect des attributions et compétences des différents acteurs, les besoins d'arbitrage et d'orientations, notamment en cas de conflits d'usage ;

- **sur les aéroports** : le CESR partage avec l'Exécutif régional l'avis que les aéroports, véritables portes d'entrées internationales en Ile–de–France, jouent un rôle majeur dans l'attractivité régionale comme plaque tournante des échanges.

Les conditions de leur bon fonctionnement et leur capacité d'accueil du trafic doivent être préservées, leur organisation et occupation optimisées; leur desserte terrestre et ferroviaire doit être améliorée (liaison Roissy – CDG express ; desserte TGV voyageurs et fret à Roissy ; gare TGV à Orly...).

La croissance de l'emploi doit être maintenue et favorisée par un appel renforcé à une formation adaptée aux métiers directs ou induits par l'activité des plates–formes.

Le CESR réaffirme ses positions quant à la maîtrise indispensable de la construction de logements et de l'augmentation de la population dans les zones de nuisances ; des mécanismes de péréquation et de solidarité devront être articulés au profit des populations et des collectivités qui les subissent pour compenser les nuisances et pollutions imposées à l'environnement urbain.

Le CESR prône la mise en place d'une gouvernance spécifique, apte à développer et à conduire des projets de territoire dépassant les plates–formes, prenant en compte les activités induites (centre de congrès, hôtellerie, activités logistiques diverses, maintenance des aéronefs, ...).

Le CESR rappelle aussi la nécessité, sans attendre, compte tenu des délais de réalisation, de l'étude des besoins à l'échéance du SDRIF, d'une troisième plate-

forme s'inscrivant géographiquement dans une aire prenant en compte les besoins de l'Ile-de-France, du Bassin Parisien, voire de l'Europe du Nord-Ouest.

Enfin, il confirme, en complément, l'ensemble des orientations arrêtées dans son avis du 12 octobre 2006 (voir p15 et p 16 de l'avis).

CHAPITRE 3 : LES OBJECTIFS MAJEURS DU SDRIF AU REGARD DU PARTI D'AMENAGEMENT

Article 5 - Promouvoir une politique de transports en ligne avec le nouveau parti d'aménagement

5.1. Généralités

Le CESR, qui s'est fortement impliqué, au travers de nombreux avis, sur des propositions concernant les infrastructures et moyens de transports au plan régional, observe que, comme il l'a souhaité, **le projet évoque dans ses attendus liminaires une volonté de mettre en cohérence les options fondatrices de la stratégie d'aménagement retenue et les éléments de la politique des transports.**

Cependant le CESR regrette que , dans l'exposé des propositions, **cette intention ne soit pas clairement traduite et que la politique des transports n'apparaisse pas suffisamment comme un levier essentiel dans la mise en œuvre du projet régional.** C'est pourquoi le CESR émet, au plan général, les observations suivantes :

- la nouvelle description des opérations « transport » retenues n'est pas présentée, contrairement à ce qui a été fait dans d'autres parties du document, selon une démarche concrétisant la recherche d'une **corrélation explicite** avec l'aménagement du territoire francilien, tant sur le plan des développements urbains que sur celui de la nécessaire articulation entre les différentes échelles de la mobilité. **L'approche « transports » proposée procède, en effet, par typologie d'infrastructures avec une énumération d'opérations de natures très différentes, dont certaines ne sont pas d'échelle régionale ;**
- le CESR considère que, **dans cette nomenclature de projets, nombre d'entre eux ont en effet un caractère essentiellement local, qu'ils ne devraient pas, par conséquent, figurer dans un document stratégique de planification** mais qu'ils relèvent davantage de démarches plus opérationnelles, en aval du SDRIF ;
- en lien avec le parti d'aménagement retenu, le CESR estime **qu'il eût été souhaitable de faire davantage ressortir les axes structurants en matière de transport**, tant de niveau régional qu'infra régional (cœur d'agglomération et territoires stratégiques de plus en plus autonomes). **A titre indicatif, le CESR propose un plan de présentation des opérations de transport collectif établi dans cet esprit (cf. article 5.2 ci-dessous) ;**
- le CESR considère que **de nombreux projets, encore à un stade d'étude préliminaire (les liaisons de banlieue à banlieue notamment), devront être adaptés pour assurer une mise en cohérence avec les objectifs nouveaux de**

densification et de localisation des développements urbains. En tout état de cause, le SDRIF devra inciter à la mise en place de crédits d'étude pour préciser ces projets et en valider l'intérêt socio-économique ;

- le projet de SDRIF propose un **phasage** pour la réalisation progressive des opérations. **Le CESR estime que ce phasage, même sommaire, est trop précis**, dès lors que le document n'aborde pas la question des moyens, notamment financiers, pour les réaliser **et regrette, qu'à défaut d'une indication d'enveloppe, le projet n'ait pas mis en avant des considérations d'urgence à engager tel ou tel projet**, donnant ainsi plus de souplesse à un inter classement chronologique des opérations ;
- dans cet esprit, le CESR considère en particulier, que **le projet aurait pu mettre davantage l'accent sur l'intérêt de développer prioritairement les projets nécessaires pour accompagner la densification, et ceux destinés à dynamiser le développement urbain en proche couronne**, s'agissant de territoires qui doivent trouver leur place entre un hyper centre qui reste très actif et des pôles qui se constituent hors agglomération.

Par ailleurs, **le CESR recommande de préserver les infrastructures de transport là où elles existent** et de ne pas prendre de mesures qui soient de nature à les détourner de leur destination d'origine.

5.2. Les transports collectifs de personnes

C'est dans ce domaine qu'à titre d'exemple **le CESR suggère un plan faisant mieux ressortir l'articulation nécessaire entre politique d'aménagement et politique de transport.**

Le CESR rappelle que **dans le cœur de l'agglomération** (zone centrale et proche couronne), **l'accent doit être mis sur la nécessité de resserrer le maillage des transports collectifs**, notamment pour favoriser l'émergence de pôles de développement. **En dehors de ce territoire, l'effort doit porter principalement sur la structuration des « territoires stratégiques » et sur l'amélioration de leur relation et de leur liaison avec le cœur de l'agglomération.**

Il propose par ailleurs de dissocier deux types de démarches : l'amélioration de l'existant d'une part, l'établissement de liaisons nouvelles d'autre part.

5.2.1. L'amélioration de l'existant

Sur ce plan, **le CESR rappelle ses propositions d'introduction de normes ou de standards du service public des transports collectifs franciliens**, tant au plan qualitatif que quantitatif. Il considère que **la réorganisation des services ferroviaires franciliens** – qui contribue nécessairement au "mieux être" de la population – **doit viser la poursuite des études et la mise en œuvre des "schémas directeurs de lignes", la résorption des points noirs du réseau, la restructuration des missions sur le RER et le Transilien** (desserte omnibus à fréquence élevée en zone dense – desserte rapide entre pôles structurants – desserte de rabattement sur les pôles structurants). **Le développement des parcs-relais au-delà de la proche couronne doit être prévu également** pour améliorer l'existant.

5.2.2. Les liaisons nouvelles

Le CESR propose une approche matricielle croisant d'une part, l'approche spatiale concentrique classique, d'autre part, la nature des opérations, en dissociant les opérations de "rattrapage" (liées à des carences en desserte structurante dans certains secteurs ou sur des liaisons à forte demande) des opérations de "développement", accompagnant ou anticipant le développement de pôles d'emplois ou d'urbanisation nouvelles dans les différents territoires.

5.2.2.1. Le centre de l'agglomération

Les opérations de « rattrapage », en particulier :

- **le tramway T3 prolongé à Porte de la Chapelle et éventuellement à Porte Maillot ;**
- **le métro M13 dédoublé et « météorisé » sur l'une de ses branches nord ;**
- **la restructuration des arrivées grandes lignes dans les gares parisiennes et l'amélioration des liaisons entre ces gares.**

Les opérations de « développement », en particulier :

- **la réalisation du souterrain direct Haussmann – La Défense pour l'extension ouest de la ligne E du RER, avec une gare nouvelle à Porte Maillot ;**
- **la réalisation du nouveau tunnel entre Châtelet et Gare du Nord permettant la réorganisation des services ferroviaires et fiabilisant les circulations des lignes B et D du RER.**

5.2.2.2. La proche couronne

Les opérations de « rattrapage », en particulier :

- **les prolongements de métro en banlieue maillés avec les rocades ;**
- **la tangentielle nord et ses extensions ;**
- **la poursuite du grand tram (extensions à l'Est et à l'Ouest du T1) et l'extension Est du TVM.**

Les opérations de « développement », en particulier :

- **la liaison de rocade en site propre de type « métro » dont le tracé exact reste à définir ainsi que les arcs constitutifs et l'ordre de priorité de leur réalisation ;**
- **le tramway « Val de Seine » Meudon – Boulogne – Saint-cloud ;**
- **l'extension ouest de la ligne E du RER à La Défense (avec une gare à la Grande Arche et l'autre à Seine Arche) et au-delà vers le Mantois.**

5.2.2.3. Les territoires hors cœur d'agglomération

Les opérations de « rattrapage », en particulier :

- le tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy ;
- le tram train T4 en antenne à Clichy et Montfermeil ;
- la réalisation du « barreau de Gonesse » sur la ligne D du RER pour desservir le parc des expositions de Villepinte et Roissy sud.

Les opérations de « développement », en particulier :

- les tangentielles ferroviaires Ouest et Sud ;
- les TCSP en se limitant à ceux destinés à la desserte¹ :
 - des O.I.N. (Seine – Amont, à titre d'exemple)
 - des villes nouvelles ;
 - des pôles structurants (Massy, Orly, Saint-Quentin)
 - des franges de l'agglomération (comme le TCSP RN 19 – RN 4 dans le Val-de-Marne).

5.3. Les liaisons routières

Le CESR constate que **ce domaine fait partie de ceux – peu nombreux – qui "font débat"** entre les acteurs majeurs que sont l'Etat et la Région.

Pour sa part, il rappelle, qu'en ce qui concerne les opérations A 12 et A 104, **il a donné un avis favorable au bouclage de la Francilienne**, en commençant par **la liaison Cergy-Pontoise - Orgeval** (avis du 12.10.2006), et **au prolongement de l'A12** (position exprimée en Bureau le 03.05.2006).

Il a également donné **un avis favorable à l'aménagement de la liaison Meaux – Melun** (4^{ème} rocade Est – avis du 12.10.2006).

Pour ce qui est des autres projets routiers faisant l'objet de réserves de la part de la Région (comme par exemple l'enfouissement de la RN13 entre le Boulevard Périphérique et la Défense), ils lui apparaissent comme relevant d'un intérêt plus local, sans caractère structurant majeur au niveau de l'aménagement de la région. Toutefois, **le CESR sera attentif aux financements de ces projets dès lors qu'ils pourraient, par leur ampleur, conduire à des participations financières imposées à la Région.**

5.4. Les modes doux

Le CESR approuve toutes propositions concourant à réduire les nuisances liées au trafic automobile et favorisant le report sur d'autres modes, particulièrement sur les transports collectifs et les modes individuels non motorisés. Il observe toutefois que **le document**

¹ S'agissant des TCSP, on peut se demander en effet si des opérations d'intérêt purement local (comme, à titre d'exemple, la liaison Le Chesnay – Versailles dans les Yvelines) ont vocation à figurer dans un document de planification à moyen et long termes.

proposé se cantonne à des considérations de portée très générale qui de ce fait n'appellent pas d'observations.

5.5. Le transport des marchandises et la logistique

Sur un plan général, **le CESR n'a pas de remarques majeures à présenter** sur les développements concernant le transport de marchandises.

5.5.1 La logistique

Il approuve largement la place accordée dans le projet de SDRIF à la logistique, domaine qui avait été absent du SDRIF de 1994, et **rappelle l'intérêt du CESR pour que soit mis en œuvre un "schéma régional de la logistique"**.

Il regrette en revanche que la logistique urbaine ne soit pas traitée au regard des enjeux que représente cette activité essentielle à l'approvisionnement, notamment, des commerces et des entreprises en ville. Au delà de la nécessaire conservation, voire de la rénovation, des sites existants (ferrés, fluviaux, routiers) en zone dense, le document devrait évoquer l'indispensable implantation de nouveaux sites logistiques tournés vers les activités de collecte - distribution (plates-formes de groupage - dégroupage), particulièrement dans les zones à densifier. Il est indispensable que les aménageurs intègrent, à l'occasion des rénovations ou des extensions de quartiers, **une aire d'accueil pour les livraisons pour toute surface commerciale ou industrielle de plus de 400 m² ainsi que, chaque fois que possible, des hôtels logistiques et des magasins de quartiers (point-relais).**

5.5.2 Le transport ferroviaire

Le CESR met l'accent sur l'intérêt du projet de création d'une « autoroute ferroviaire sud-ouest – nord-est ». Il s'agit là d'un important projet structurant **qui s'inscrit dans le cadre des grands corridors ferroviaires européens.** Sa réalisation rapide devrait permettre d'engendrer un report modal (route – fer) sur des distances pertinentes. **Il est attendu et soutenu par les professionnels de la route.**

De la même façon, le CESR approuve les projets de TGV fret soutenus notamment par les grands acteurs économiques implantés à ROISSY (SNCF, La Poste, Air France, KLM, FEDEX...).

5.5.3 Le transport fluvial

Le CESR constate que, dans le projet de Schéma, d'importants développements sont consacrés au fleuve dans ses multiples usages, mais regrette que le transport des déchets ménagers ne soit pas abordé.

Il souhaite par ailleurs que soit clairement **affirmée la nécessité d'améliorer les gabarits sur le réseau des voies fluviales,** notamment sous l'angle des tirants d'eau et des tirants d'air sur l'Oise aval, qu'il importe de mettre en cohérence avec ceux du canal Seine – Nord – Europe.

Il estime enfin que **le projet de SDRIF doit prendre en compte les dispositions prévues dans le « Projet de développement des infrastructures portuaires » approuvées par le Port Autonome de Paris** (exclure des emprises foncières prévues en zone de

densification, « secteurs préférentiels de densification », celles des ports de Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne, préserver les emprises des ports de Vigneux, Triel-sur-Seine...).

5.5.4 Oléoducs et gazoducs

Le CESR considère que le SDRIF doit aborder cette question dans le contexte de la densification. Il estime que l'étude du déplacement de certains équipements de stockage doit prendre en compte simultanément la recherche de solutions de remplacement et de réservations de tracés et d'espaces, afin de sécuriser les approvisionnements.

5.6 L'accessibilité nationale et internationale

Dans la compétition intense que se livrent les métropoles mondiales, le CESR appuie la nécessité d'asseoir la position concurrentielle de l'Île-de-France, en solidarité avec les autres régions du Bassin parisien, en développant ses **connexions tous modes avec les réseaux d'échanges européens**, confortant ainsi sa place dans les grands flux internationaux.

Cet objectif vaut pour le transport du fret et celui des personnes. Sur ce dernier point, il considère **qu'avec l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, l'Île-de-France dispose d'un atout majeur pour jouer le rôle de pôle d'échange international ; il réaffirme son intérêt pour la réalisation de CdG Express, simultanément à la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne B du RER.**

Article 6 - Offrir un logement à tous les Franciliens : 60 000 logements par an, soit 1,5 million de logements à construire à l'horizon du SDRIF

- **6.1. Le CESR rappelle que, dès les travaux préparatoires du SDRIF de 1994, il a fait de l'objectif de construction de 60.000 logements par an, une nécessité pour "offrir un logement décent et adapté aux besoins évolutifs des Franciliens" ; il considère qu'il y a là une exigence et une priorité pour la région-capitale.**
- **6.2. Il a rappelé dans son avis du 12 octobre 2006 (§ 3.2 pp. 8 à 10) les conditions nécessaires et les exigences permettant d'atteindre l'ambitieux objectif de 1,5 million de logements à construire à l'horizon du SDRIF.**

Il demande expressément aux acteurs concernés de les prendre en compte au moment où réapparaissent, ici et là, doutes et réserves sur la capacité à réaliser l'objectif dans les délais prévus.

Il compte sur les effets d'entraînement que doivent jouer les "quartiers de ville-vitrine" où doivent se conjuguer les avantages du nombre de logements, la qualité des réalisations en ligne avec les exigences d'aménagement urbain novateur liées à la densification, à la présence des infrastructures de transport en commun, de services, d'activités...

Il rappelle la nécessité du renforcement de la mixité sociale et de l'ambition partagée du développement du logement social, sur l'ensemble du territoire.

- **6.3. Afin d'éviter toute ambiguïté sur les chiffres articulés dans les objectifs, le CESR souhaite que le SDRIF indique clairement la répartition-repère entre constructions de logements incombant au secteur privé et logements neufs du secteur aidé- (43.000**

d'une part, 17.000 de l'autre) ; de la même façon, il souhaiterait que l'objectif de 60.000 logements ainsi décomposé soit **exprimé en surfaces habitables (soit 4 millions de mètres carrés environ), la taille des logements constituant un critère à prendre en compte** à côté du nombre de logements.

Dans ce cadre, l'annexe C11 devrait faire ressortir ces références, par l'établissement de courbes distinctes par secteur (aidé/privé) en nombre de logements et en mètres carrés, dans le SDRIF et lors des évaluations annuelles ou périodiques, en tenant compte des évolutions du marché.

- **6.4.** S'appuyant sur le souhait exprimé dans le document proposé d'une "évolution de la réglementation dans les documents d'urbanisme locaux", **le CESR souhaite qu'une réforme législative crée la possibilité d'imposer dans ces documents une "densité minimale" pour les constructions neuves**, permettant le respect des objectifs territorialisés du Schéma Directeur.
- **6.5.** En ce qui concerne les **"nouveaux quartiers urbains"**, **le CESR préconise, afin de ne pas créer de nouveaux déséquilibres, de les développer dans quatre types de territoires** : les quartiers d'urbanisation nouvelle, les friches industrielles (dans les territoires de redéveloppement), les zones de requalification et celles de rénovation urbaine. Ces différentes zones devraient être repérées sur les cartes proposées.

Le CESR approuve le principe d' "appels à projets", d'expérimentations aidées, de financements novateurs.

- **6.6.** Afin de maîtriser l'évolution des parcs immobiliers, un suivi continu des constructions et des acquisitions-améliorations dans le secteur aidé et des constructions dans le privé devrait être réalisé. Un point annuel quantitatif des deux parcs (social/privé) permettrait de prendre en compte leur évolution et de corriger les écarts par rapport aux évolutions démographiques et sociétales.

Article 7 - Accueillir l'emploi, stimuler l'activité économique et commerciale, renforcer l'attractivité et le rayonnement international

- **7.1.** Le CESR rappelle la nécessité pour le SDRIF de créer, maintenir et développer les conditions permettant à la Région de conforter sa place de métropole mondiale de premier rang aux plans économique et social, industriel, commercial et financier, assurant son attractivité et son rayonnement international.
Pour ce faire, le renforcement de son attractivité doit conduire au "faire venir", au maintien et au renforcement des centres de décision et centres de recherche des grands groupes internationaux.

Afin de limiter les effets des retournements de conjoncture et d'aléas économiques internationaux, **l'Île-de-France doit s'ancrer à la fois dans un tissu économique diversifié en matière d'activités, de tailles d'entreprises, d'emplois proposés, et s'inscrire dans des réseaux interrégionaux, européens et internationaux.**

- **7.2.** **Le CESR approuve la volonté de l'Exécutif de peser fortement sur le développement de l'emploi et de se fixer des objectifs en volume de croissance nette d'emploi par département, des perspectives d'évolution de la population active et de la construction de logements** (p117). Sur ce dernier point, **il se réjouit du maintien de la prise en compte du "taux d'emploi" comme élément de suivi, d'évaluation, voire de**

pilotage des politiques sectorielles impulsées par la Région. Il apprécie que l'objectif retenu soit la poursuite de la réduction des disparités du taux d'emploi entre départements et la réduction accélérée des déséquilibres entre taux d'emploi des faisceaux.

En ce sens, **il approuve que la liaison renforcée entre habitat et emploi soit l'objet d'un examen quantitatif détaillé en continu** (p116/117 et 118).

Croissance d'emploi, équilibre habitat-emploi, accessibilité et mobilité renforcées au service de l'activité économique constituent des orientations positives que partage et approuve le CESR.

Le CESR retrouve ces orientations dans le parti d'aménagement proposé où figure en majeure le souci de concentration-densification (notion de "masse critique", accessibilité multi-modale et nœud de communication, optimisation et valorisation de l'existant, polarisation, mixité fonctionnelle) ce qui n'exclut ni les effets d'entraînement et de rayonnement sur les territoires voisins, ni les coopérations et complémentarités entre territoires.

- **7.3. Le CESR approuve le concept de "territoires moteurs de développement économique", la désignation de "territoires de recherche et d'innovation". Il souhaite que le SDRIF fasse clairement ressortir leur déploiement équilibré sur le territoire régional** au travers de la matrice proposée.
- **7.4. Les quartiers d'affaires : Le CESR approuve les orientations retenues en ce qui concerne le souci de rééquilibrage des pôles d'affaires, des implantations tertiaires et le nécessaire renouvellement du parc de bureaux francilien.**

Toutefois, ces évolutions doivent s'effectuer dans le cadre du parti d'aménagement, **avec le souci de mixité fonctionnelle, en s'appuyant sur la desserte en transports collectifs**, en prenant en compte le problème du logement, en accompagnant les projets de grands donneurs d'ordre et des grands décideurs économiques.

Sans souci de malthusianisme, **avec le renforcement annoncé par l'Etat du quartier phare de la Défense, le CESR ne peut qu'approuver la volonté de l'Exécutif d'un fort développement sur la couronne Nord-Est et Sud-Est de pôles tertiaires majeurs à dominante administrative et financière.**

- **7.5. Le CESR approuve l'ensemble des mesures proposées pour conforter le positionnement majeur de l'Île-de-France en matière de salons, congrès et expositions, mesures qui vont dans le sens souhaité par les chambres consulaires et les professionnels concernés.**
- **7.6. Le CESR, qui s'est déjà largement exprimé sur les thèmes de l'industrie, de la recherche et de l'innovation (voir les Avis sur l'Industrie en Île-de-France du 20 octobre 2005, les Territoires prioritaires du 3 juillet 2003 Massy-Saclay/ avis sur les pôles de compétitivité de mai 2005), ne peut qu'approuver les orientations proposées en faveur d'une organisation spatiale plus efficiente et plus lisible en matière de recherche, d'innovation technologique et d'interactions entre structures scientifiques et économiques. C'est pourquoi, il suivra avec une particulière attention le développement des PRES, les projets coopératifs de recherche et les démarches locales engagées (par exemple : Cône Sud de l'innovation, Cité Descartes,...).**

Ici aussi, il acte l'importance à accorder au réseau de transports, à la qualité environnementale, à la mixité fonctionnelle, à l'aménagement des lieux de vie pour les chercheurs, ...

- **7.7. Bassins de vie et pôles de services** : Le CESR apprécie que le projet prenne en compte les services de proximité appelés à connaître un fort développement, compte tenu de l'évolution attendue de la structure démographique. **Le CESR approuve l'appui sur les groupements intercommunaux, au niveau des bassins de vie, pour développer des pôles de services** à une échelle prenant en compte masse critique et rationalisation des infrastructures de transport. Ainsi, "*fonctions administratives, d'enseignement et formation, commerciales, récréatives, de service à la personne nécessaires à un fonctionnement urbain structuré*" assureront une bonne desserte sur des bassins de vie polarisés, notamment au sein des territoires interrégionaux qui en ont le plus besoin.
- **7.8. Le CESR acte les propositions relatives au maintien d'une offre de locaux d'activités pour l'accueil des PMI-PME, de l'industrie, et de la logistique**, tant en zone urbaine pour les activités liées au fonctionnement même de l'agglomération (artisanat, PMI-PME, logistique, "terminale") qu'en zone périphérique (pour les zones d'activités économiques), en prenant en compte les conditions d'accessibilité (embranchements ferrés, desserte multi-modale, proximité du fleuve), et l'impact environnemental (activités génératrices de nuisances).

Un effort particulier est à réaliser pour les zones industrielles et parcs d'activités, autour de l'A86, pourvoyeurs d'activités au profit de PME-PMI dont les débouchés sont en zone centrale, ce qui est de nature à réduire les déplacements motorisés.

La référence à l'ambition d'Eco-région doit conduire l'Île-de-France à favoriser le développement d'éco-sites d'"intérêt régional" dédiés à des activités amont et aval des éco-filières et des éco-industries. En ce sens, le CESR agrée les propositions présentées (p86). Enfin, **l'offre de grands sites d'activités, notamment logistiques, doit être reconstituée**, avec la réhabilitation des ZAE existantes de 1^{ère} génération et la création de ZAE innovantes, prenant en compte le besoin de desserte multi-modale existante ou à venir et l'existence de réseaux NTIC performants.

Article 8 - Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles

8.1. Valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels

- **8.1.1. Le CESR approuve les objectifs généraux d'économie d'espace, de préservation des espaces ouverts, agricoles, forestiers et naturels**, qui sont à respecter au même titre et en même temps que les objectifs de quasi doublement annuel du nombre de logements construits.

La prescriptivité dans les espaces à aménager

- **8.1.2 Toutefois, il s'interroge sur l'efficacité des moyens juridiques existants qui ne font pas apparaître une prescriptivité suffisante**, en effet :
 - il n'existe pas de SCOT sur l'ensemble du territoire ni d'obligation d'en créer ; il n'existe pas non plus de délai à respecter pour l'approbation des SCOT, qui en outre, ne sont pas obligatoirement accompagnés de cartes ;

- les intercommunalités ne couvrent pas tout le territoire régional et, là où elles existent, elles n'exercent pas toutes la compétence "urbanisme" ;
- l'approbation de nouveaux PLU transcrivant au niveau communal les prescriptions et objectifs du SDRIF n'est pas soumise à des contraintes de délai rapide ;
- de même, il n'existe aucune obligation de coordination entre communes voisines concernées par des fronts urbains, des corridors biologiques...

Ainsi, **la transcription du SDRIF risque d'être lente, aléatoire, incomplète, mal coordonnée** et ce d'autant que la prescriptivité sera faible.

Dans ces conditions, **le CESR propose que le SDRIF comporte des règles plus prescriptives et plus claires** en ce qui concerne les territoires ouverts afin d'atteindre de manière plus sûre les objectifs souhaités. Il souligne que le principe de non tutelle d'une collectivité territoriale sur une autre, sous-jacent dans le texte, ne doit pas réduire la volonté de la Région qui a la responsabilité de l'établissement du SDRIF, dès lors que le décret en Conseil d'Etat de fin de procédure a bien pour objet de donner, au nom de l'Etat, force prescriptive au document.

Par ailleurs, **le CESR exprime la crainte que** le caractère novateur de la procédure d'élaboration du nouveau SDRIF et la recherche d'accords avec les acteurs concernés (nécessitant des allers et retours et mises au point) ne conduisent à des **retards et à un allongement des délais pour la mise en œuvre du futur SDRIF.**

- **8.1.3. La cartographie :** Le CESR a rappelé à de nombreuses reprises son **souci de pouvoir disposer de plusieurs échelles de référence** ; une pour la carte générale (1/150.000ème) identique à celle des précédents schémas ; des cartes au 1/50.000ème dans les secteurs où l'équilibre régional et les objectifs généraux du SDRIF nécessitent que soient précisées de manière claire les limites d'urbanisation possible (par exemple, la ceinture verte); toutefois, **il ne se déclare pas opposé à la proposition d'une carte 1/300.000ème numérisée ayant valeur juridique, y compris dans ses agrandissements locaux** ; l'objectif étant d'identifier clairement l'existant et, en l'absence de déclinaison locale par les SCOT, de faire prévaloir une cohérence correspondant à l' "intérêt régional", de permettre une appropriation "commune" par l'ensemble des citoyens, et de limiter les contentieux ultérieurs.
- **8.1.4. La prescriptivité dans les espaces à aménager**

Le CESR propose que soient indiquées pour chaque type d'espace retenu les orientations opposables :

- en ce qui concerne les secteurs préférentiels de densification

Le CESR propose, afin de garantir l'objectif de densification et d'atteindre l'objectif de construire plus de logements que dans le précédent SDRIF en ne consommant pas plus d'espaces, que les points de couleur brune de la carte correspondent à une surface de SHON minimale souhaitable à construire dans la zone de la pastille, par rapport à la surface consommée pour une opération ou un ensemble d'opérations.

Au-delà des "pastilles brunes" sur la carte générale, **une liste des "nouveaux quartiers urbains" envisagés pourrait être annexée au document.**

- en ce qui concerne les secteurs préférentiels d'urbanisation

Le CESR, prenant acte d'un certain nombre d'avancées dans la dernière version de l'avant projet, continue néanmoins de proposer que :

- **leur dénomination devienne "secteurs prioritaires d'urbanisation", terminologie plus explicite et plus en ligne avec la notion de prescriptivité ;**
- **les "trames de pois "définissant les zones potentiellement urbanisables soient plus précises et donc plus contraignantes, grâce à des "pastilles plus petites et à une limitation à 20 % de la possibilité de s'écarter de la zone potentiellement constructible couverte par la trame, à surface égale ; l'objectif étant de limiter dérapages et incertitudes aux franges de ces secteurs, notamment pour les agriculteurs, sous peine de retrouver les inconvénients des zones partiellement urbanisables du SDRIF de 1994, dites "zones pyjamas" ;**
- **un "minimum de densité" soit défini pour chaque secteur, à partir de critères simples comme l'éloignement du cœur de l'agglomération, afin de bien atteindre les objectifs de densification et d'économie d'espace attendus du document ;**
- **une liste de ces secteurs, de leurs surfaces de consommation maximale d'espace et de leur potentiel minimum de construction en SHON devrait être annexée,**
- **enfin, lorsqu'un phasage est envisagé dans l'urbanisation, le CESR souhaite que soit clairement précisé à qui revient la responsabilité de sa détermination.**

- en ce qui concerne les secteurs d'urbanisation conditionnelle

Le CESR prend acte du concept de "secteur d'urbanisation conditionnelle", fondé à la fois sur des conditions temporelles (desserte du site et phasage) et sur des conditions de projet (programme, environnement, qualité urbaine...), tout en restant soumis aux principes généraux appliqués aux urbanisations préférentielles.

Le CESR apprécie qu'en ce domaine les espaces concernés soient listés et détaillés avec les conditions requises.

Ces secteurs (ou certains d'entre eux) se prêtent bien au développement de "quartiers-vitrine" ; certains nécessitent une forte coordination avec l'Etat, dans le cadre d'OIN et de PIG (Projet Village Nature dans le périmètre Disneyland par exemple) ; le secteur des aéroports est également directement concerné (Triangle de Gonesse, Melun-Villaroche, Gare TGV fret du secteur de Roissy).

Toutefois, ce concept n'est pas exempt d'inconvénients liés aux incertitudes de réalisation qui s'y rattachent.

Aussi, le CESR propose que les inconvénients économiques, sociaux et environnementaux de ces incertitudes soient évalués, que la durée d'incertitude soit limitée dans le temps et que le nombre de territoires soumis à ce régime soit strictement limité à ceux présentés dans le document et enfin que des mécanismes adéquats soient prévus pour éviter la spéculation foncière sur ces secteurs.

Il souhaite que les infrastructures de transports en commun à réaliser pour rendre ces secteurs urbanisables figurent dans le Schéma Directeur, au même titre que les infrastructures routières.

- en ce qui concerne le développement modéré des bourgs et des villages

Le CESR apprécie le souci manifesté par l'Exécutif régional de mieux maîtriser le développement de ces secteurs sur lesquels les objectifs du SDRIF de 1994 n'ont pas été respectés ni atteints.

- en ce qui concerne les ex "zones pyjamas" du SDRIF 94

Le CESR propose que l'Etat impose, dès l'arrêt du projet par le Conseil Régional, un sursis à statuer pour toute nouvelle ouverture à l'urbanisation dans les zones pyjamas ; l'objectif étant d'éviter, dans la période à courir jusqu'à l'approbation du décret en Conseil d'Etat, des décisions d' "urbanisation" sur des zones où celle-ci ne serait plus souhaitable dans le cadre des orientations nouvelles.

- en ce qui concerne les pôles de centralité à conforter hors agglomération parisienne

Le CESR approuve, dans leurs principes, la définition et les orientations retenues pour ces pôles dont la plupart correspondent aux villes trait-d'union du SDRIF de 1994. Toutefois, quelques développements devraient être spécifiquement consacrés aux relations avec les territoires interrégionaux correspondants des régions voisines du Bassin Parisien.

- en ce qui concerne la maîtrise de l'évolution des fronts urbains

Le CESR apprécie l'effort de définition des fronts urbains et les orientations proposées, avec l'établissement d'un phasage général de l'évolution urbaine, dans le temps et dans l'espace, dans le cadre de projets urbains de préférence intercommunaux.

Le CESR sera particulièrement attentif à la mise en oeuvre du dispositif, notamment dans la ceinture verte où le concept de front urbain prend toute sa dimension.

A cet égard, le CESR considère qu'une échelle au 1/50 000^e sur la ceinture verte est nécessaire pour compléter la carte générale pour une prise en compte incontestable des limites de fronts.

Le CESR souhaite que cette fonction soit assurée rapidement par les documents locaux d'urbanisme (SCOT et PLU) qui "instaureront, progressivement et par pans, des fronts stabilisés et valorisés".

- en ce qui concerne les espaces agricoles

Le CESR prend acte de la définition des espaces concernés et de leurs caractères : la carte de destination générale des différentes parties du territoire proposée montre bien, par la prépondérance de la couleur jaune affectée aux espaces agricoles, **la place éminente que tient l'agriculture en Ile-de-France**. Sous réserve de ses observations précédentes, le CESR considère que les orientations proposées sont de nature à assurer une bonne protection et valorisation des espaces agricoles dans la durée (voir notamment § 3 des orientations).

Cette importante protection n'exclut pas les souplesses, notamment dans les secteurs ouverts à l'urbanisation et également, par exemple, pour l'établissement d'équipements publics de caractère intercommunal, pour l'exploitation de carrières ou pour les aménagements nécessaires à l'exploitation même de la zone.

Le CESR approuve le concept d' "unités agricoles fonctionnelles". Il regrette que le plafonnement de consommation annuelle d'espaces agricoles en secteurs d'urbanisation qui était proposé dans la version initiale de l'avant projet de SDRIF ait disparu dans la nouvelle version. Il demande que celui-ci soit rétabli. **Il redit ici son souci des nécessaires compensations à assurer, chaque fois que possible, avec le souci de restaurer des continuités agricoles, à la fois spatiales et fonctionnelles.**

- en ce qui concerne les espaces boisés ou naturels

Figurés en vert foncé sur la carte de destination générale (incomplètement puisque n'y figurent pas les espaces boisés inférieures à 15 ha ou 5 ha, respectivement en zone rurale ou zone urbaine agglomérée), **ces espaces** qui bénéficiaient déjà d'une bonne garantie dans le SDRIF de 1994 **voient leur situation confortée**, face notamment aux "*facteurs d'évolution externe, énergétique et climatique*".

L'objectif est de stopper au maximum l'érosion de la biodiversité, de restaurer les corridors biologiques, de préserver et restaurer les zones d'expansion des crues, d'assurer la connexion des massifs boisés entre eux et avec les écosystèmes interdépendants.

Le CESR approuve les orientations générales :

- concernant les espaces boisés ou à boiser :

Le CESR partage les orientations générales proposées. Il tient toutefois à appuyer particulièrement quelques éléments majeurs : l'examen de la **compensation dans le cadre du code forestier**; la poursuite du **classement en "forêt de protection" des massifs significatifs** ; la **protection renforcée des lisières** ; l'**autorisation d'occupation** non agressive et contrôlée (par exemple pour l'exploitation des carrières ou l'exploitation de la forêt par des équipements nécessaires...).

Le CESR attire l'attention sur les risques d'un accueil du public trop généralisé – comme le texte y incite. Il souhaite que des mesures

d'accompagnement nécessaires (mesures d'information, de prévention, de protection notamment) **soient mises en œuvre** pour assurer une réelle protection écologique et paysagère, en évitant toute altération incompatible avec le maintien et le confortement de ces espaces boisés ;

- concernant les espaces naturels :

Le CESR approuve l'établissement de "zones tampons" permettant de mieux protéger les réservoirs de biodiversité, les zones humides et plus largement l'écosystème régional ;

- en ce qui concerne les espaces de loisirs

Repérés en vert clair sur la carte générale dès lors qu'ils dépassent une certaine surface (voir p160), **ils recueillent**, dans leur définition, énumération non limitative et orientations de protection, **l'approbation du CESR** ;

- en ce qui concerne les espaces verts à créer

Le CESR approuve le souci de l'Exécutif régional de développer ces "équipements verts" d'enjeu régional, ouverts au public.

Cette orientation est conforme à la vocation même d'un schéma directeur protecteur de la destination future de l'espace régional ;

- en ce qui concerne les espaces en eau

L'importance donnée au "fleuve" dans le projet de schéma directeur suppose une protection renforcée du réseau hydrographique, des plans d'eau et des espaces qui leur sont liés (champs captants notamment).

Le CESR approuve les orientations proposées, qui doivent être prises en compte dans les documents spécifiques (SDAGE, SAGE).

- en ce qui concerne les continuités et les liaisons

Le CESR approuve le principe de la défense et de la restauration –là où elles ont disparu– des continuités écologiques et agricoles et des liaisons vertes.

Ces liaisons et continuités permettent en outre de desserrer la pression urbaine et donc de mieux intégrer le milieu naturel dans l'agglomération.

Le CESR s'interroge sur la valeur "indicative" ou "prescriptive" des flèches retenues qui, par nature, indiquent davantage des zones d'effort que des localisations précises.

L'emplacement, le tracé et l'ampleur de ces liaisons et continuités devront être précisés, en tenant compte notamment des différents schémas qui, par ailleurs, ont vocation à préserver l'environnement (notamment : -schéma régional des espaces ouverts, -schéma fonctionnel régional des espaces agricoles, forestiers et naturels, -schéma des connexions écologiques).

Le CESR approuve les orientations générales proposées, dont la vocation permet de renforcer le dispositif de protection contre l'étalement en tache d'huile de l'agglomération.

Toutefois, le CESR attire l'attention sur la nécessité d'un juste équilibre entre cette protection et la possibilité de poursuivre l'établissement de grands équipements et grandes infrastructures ; il y a là un champ potentiel de litiges et de contentieux qui nécessite, au nom de l'intérêt général, que soit clairement réaffirmée cette possibilité d'équipements, avec le souci constant de la recherche de l'adaptation de l'ouvrage et de son intégration poussée à l'environnement.

8.2. Gérer durablement les ressources naturelles

Le CESR a fait part de l'importance qu'il accorde à la "gestion durable" des ressources naturelles dans ses précédents avis des 20 décembre 2004, 8 juin et 12 octobre 2006.

Il considère que cette gestion doit répondre à l'ambition de la Région Île-de-France d'être la "première Eco-région d'Europe".

Sans revenir sur ses propositions et préconisations précédentes, le CESR souhaite attirer l'attention sur les points suivants :

- **en ce qui concerne l'eau**, il demande que le document proposé actualise les données statistiques fournies en matière de qualité des eaux superficielles et profondes ; il souhaite qu'il soit fait référence aux actions menées dans le cadre des programmes de l'Agence de l'eau Seine Normandie en matière de stations d'épuration, de protection des zones humides, de bassins d'alimentation des captages d'eau, de modification de pratiques culturales, de la recherche de tous moyens visant à réduire l'imperméabilisation des sols...

Il demande enfin que la **constitution de SAGE soit encouragée** sur toutes les unités hydrographiques du périmètre couvert par la commission géographique "Rivières Île-de-France", seul outil pertinent en vue d'une gestion harmonisée de l'eau entre les différents acteurs intéressés.

- **en ce qui concerne le bruit** ; Tout en rappelant qu'il s'agit d'une des principales nuisances relevées par les Franciliens, le CESR propose que la "lutte contre le bruit des "infrastructures" (aériennes, ferroviaires, routières...) constitue **un critère à prendre en compte dans toute décision d'aménagement**, et que, plus largement, la réduction des nuisances sonores constitue un objectif du SDRIF en conformité avec l'Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 transposant la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

A cet égard, il souhaite que le développement de Roissy-CdG prenne en compte des dispositions et des procédures permettant d'éviter l'accroissement des nuisances, notamment nocturnes.

- **en ce qui concerne le sol, le sous-sol et les matériaux** : le CESR considère que les exigences de compacité, de densification et d'insertion des équipements impliquent aujourd'hui une réflexion en trois dimensions. C'est pourquoi le sous-sol pourrait être introduit dans les documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire en indiquant notamment les orientations à retenir en matière d'utilisation

du sous-sol urbain avec les équipements et activités nécessaires à l'objectif de densification urbaine.

La densification implique en effet de mieux tirer parti de l'espace souterrain, avec par exemple la mise en place organisée de différents réseaux de service correspondants (canalisations, circulations, lieux de stockage et stationnement, gares...), tout en prenant en compte les contraintes environnementales spécifiques (préservation des nappes et de l'écoulement des eaux).

Il rappelle la nécessité de trouver, hors zone dense, un juste équilibre entre la protection à long terme de l'espace et des gisements et les prélèvements rendus nécessaires pour certains types de matériaux par l'ambitieux programme de construction envisagé ; avec le souci de favoriser le recyclage et la recherche des produits de substitution, en Île-de-France d'abord, au-delà en fonction des nécessités et des contraintes de toutes natures.

Il rappelle sa demande d'éco-bilan périodique à réaliser sur la durée du schéma directeur afin de s'assurer, ressource par ressource, de leur bonne préservation, de leur correcte valorisation et, chaque fois que possible, de leur restauration.

Article 9 - Doter la métropole d'équipements et de services de qualité

9.1. Principes généraux

Le CESR considère que les équipements et services, qu'ils soient structurants en tant que tel ou par leur maillage en réseau, sont des éléments de cohésion sociale qui doivent participer à la réduction des déséquilibres spatiaux. C'est pourquoi **le CESR est favorable à l'implantation de nouveaux équipements dans les secteurs carencés, où la desserte TC sera adaptée pour en favoriser l'accès.**

Ces équipements, que ce soit dans le domaine hospitalier, éducatif ou autre, auront à cet égard un effet moteur sur le développement du territoire environnant.

Parallèlement, **les grandes opérations d'urbanisation** (renouvellement urbain ou extension) **ne pourront se réaliser sans que les équipements et services nécessaires à la population à venir ne soient prévus et si possible anticipés.**

Le CESR apprécie à cet égard les modalités prévues (p46) pour l'implantation de nouveaux lycées.

Le CESR approuve que ces services et équipements prennent en compte les nécessités d'un développement durable, **en recherchant notamment les localisations économes en espace et en énergie, en prévoyant leur polyvalence, en s'intégrant dans le tissu métropolitain pour être au plus près des lieux de consommation.**

9.2. Culture et communication

Le CESR approuve l'orientation envisagée de **mieux répartir l'offre culturelle sur le territoire** en valorisant la pluralité et la diversité des "patrimoines" et lieux de culture et d'en faire un élément fort de l'attractivité de l'Île-de-France.

L'aménagement culturel doit **s'intégrer dans les projets de territoire et les nouveaux équipements doivent se répartir équitablement sur le territoire francilien** dans le cadre du rééquilibrage prôné par la Région.

Le CESR constate que les projets envisagés ou engagés prennent en compte cette préoccupation en rendant ainsi plus effective l'accessibilité de la culture à l'ensemble des Franciliens.

Le CESR rappelle sa demande de création d'un "centre régional du livre et de la lecture" ainsi que d'un "centre du patrimoine et des métiers d'art". Il ne retrouve pas dans le document la référence à la poursuite d'une réflexion sur le devenir de Villarceaux dans une perspective interrégionale.

Il rappelle son souci de voir les grandes opérations urbaines (quartiers-vitrines) complétées par des équipements polyvalents à dimension culturelle et de loisirs.

Il exprime également sa préoccupation de coordination de toutes les initiatives, orientations et réalisations par un "Conseil de développement artistique et culturel régional".

Il insiste pour que la logique du fleuve s'impose dans ses dimensions artistique, culturelle et historique.

Enfin, il apprécie le souci de l'Exécutif, qui rejoint le sien propre, **de mettre en place des outils de mesure pour en vérifier concrètement l'évolution** avec, dans le cas particulier, l'engagement d'une réflexion sur les ratios d'implantation d'équipements tels que les médiathèques et bibliothèques dans les territoires prioritaires.

Le CESR regrette, en matière de (N)TIC, que le document proposé n'aborde le sujet qu'au niveau des principes (voir p50). Il rappelle son avis du 12.10.2006 et l'importance à accorder à l'irrigation du territoire francilien par les infrastructures correspondantes (fibre optique...), en visant aussi bien les centres de recherche, les pôles de compétitivité, les grands centres de décisions administratifs économiques et financiers que les particuliers, avec le souci d'utiliser ces nouvelles technologies aussi bien dans le cadre de la compétitivité économique que pour favoriser la réduction des inégalités territoriales, culturelles et sociales. En effet, la répartition des équipements doit offrir à l'ensemble des Franciliens l'accès aux (N)TIC dans les mêmes conditions de coût et de qualité .

9.3. Enseignement supérieur et recherche

Le CESR partage l'analyse des défis auxquels sont confrontés l'enseignement supérieur et la recherche dans l'avenir, tels qu'ils sont exprimés par le projet : plus grande visibilité internationale et lisibilité de l'offre régionale d'enseignement supérieur; prise en compte des standards internationaux, place des établissements d'enseignement supérieur au cœur du dispositif régional de recherche et d'innovation.

Il rappelle l'importance qu'il attache au logement étudiant et à sa qualité, aux capacités d'accueil des chercheurs et à l'accessibilité des sites d'enseignement par les TC.

Il prône le regroupement des sites, la mise en réseaux et les complémentarités à développer et à rationaliser entre les pôles franciliens, en recherchant ici aussi une bonne répartition par faisceau. **La mise en place des PRES doit favoriser la prise en compte de ces orientations.**

9.4. La santé et le social

Le CESR a fait en la matière de nombreuses préconisations dans ses avis précédents.

Il rappelle que, dans les projets d'implantation et de développement des équipements sanitaires et sociaux, une place déterminante doit être accordée à la démographie et à ses perspectives d'évolution. La prise en compte de la répartition

géographique et de la structure de la population, notamment pour ce qui est des populations nécessitant le plus d'équipements de proximité (personnes âgées, personnes handicapées, personnes dépendantes, jeunes enfants...) étant la condition indispensable de l'atteinte des objectifs annoncés de recherche de l'égalité sociale et territoriale, de cohésion sociale et d'intégration dans la société des différents groupes dans la diversité de leurs composantes.

Il prône, comme la Région, le principe d'une meilleure planification hospitalière, en lien avec le SROS, afin de réduire les inégalités d'accès aux soins par **une meilleure répartition territoriale des équipements structurants (hôpitaux notamment) et des équipements de proximité (centres de santé).**

Il rappelle aussi la **priorité à accorder à la formation des personnels de santé** qui relève désormais largement de la Région et aux mesures, notamment en matière de logement et de transport, qui permettront de retenir les personnels sur le territoire régional, ce que le document prend en compte.

Au-delà de l'approche "Enseignement supérieur" et dans le même ordre d'idées, il tient à rappeler que cette préoccupation d'accessibilité de tous les Franciliens aux lieux de formation doit également concerner les formations professionnelles, l'apprentissage et les formations pré-baccalauréat (quelles que soient les filières) par :

- *une répartition des établissements répondant aux besoins des territoires dans une cohérence régionale*
- *une optimisation des services de transports (y compris, si nécessaire, par la création de lignes spéciales temporaires) ;*
- *la création des capacités d'hébergement (résidences universitaires, foyers de jeunes travailleurs, internats, ...) à loyer accessible indispensables aux personnes en formation dans un lieu éloigné de leur domicile. »*

9.5. Tourisme, sports et loisirs

Le CESR apprécie le souci de l'Exécutif **d'une plus grande diversification et d'un élargissement de l'offre touristique régionale, tant au plan géographique qu'au niveau de la nature des pratiques touristiques**, afin de prendre en compte la diversité des attentes.

Le CESR prône le développement de grands équipements polyvalents associant culture, sports et loisirs, avec une répartition équilibrée sur les faisceaux, en lien avec le schéma régional du tourisme, et l'amélioration de la desserte par transports en commun.

Les formes de tourisme "durable" seront favorisées, au profit non exclusif, mais largement orienté, des Franciliens eux-mêmes :

- tourisme social avec notamment les bases de plein air et de loisirs et des équipements culturels classiques comme la grande salle symphonique à la Villette ou plus novateurs, valorisant en particulier les mémoires sociales de la banlieue ;
- tourisme vert, s'appuyant notamment sur la pratique du cyclo-tourisme et plus largement sur les activités liées à la nature ;
- tourisme fluvial, bénéficiant de la valorisation des berges et de la pratique nautique ;
- tourisme culturel et industriel enfin, dont les meilleurs exemples sont les projets proposés de Cité de l'Air et de l'Espace au Bourget et du musée des transports à Chelles.

Il y a lieu naturellement de ne pas oublier le tourisme d'affaires qui doit être examiné dans le cadre de l'article 7.5 du présent avis.

Le sport, largement pratiqué, manque d'installations ; **le CESR approuve la confirmation de la réalisation des grands équipements sportifs notamment ceux qui étaient prévus dans la perspective des JO de 2012.**

Il apprécie le principe d'examen du devenir, voire du remplacement d'équipements existants, à l'horizon du SDRIF, comme le Palais Omnisports de Paris Bercy.

Au-delà des propositions complémentaires que le projet présente, **le CESR rappelle son souci de création d'installations sportives, de loisirs, culturelles, au travers d'un réseau structurant francilien prenant en compte la logique des faisceaux et le souci d'équilibre social et géographique de l'offre** dans le cadre du nécessaire rattrapage quantitatif et qualitatif au regard des besoins des populations concernées (par ex. en matière de stades, gymnases, piscines).

Il note dans ce cadre et avec intérêt le souci de création d'une nouvelle base de plein air et de loisirs régionale de préférence dans le faisceau Nord-Est, ainsi que la création d'un parc interdépartemental de loisirs nautiques sur le petit bras de l'Île Saint Denis, venant compléter l'offre d'équipements d'intérêt régional.

9.6. Déchets

Le CESR s'est déjà exprimé largement sur ce sujet dans ses avis précédents, notamment celui du 20.12.2004, avec le souci du développement des capacités de traitement lié à la croissance de la région.

Le CESR approuve les orientations du projet de plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA) fondées sur un objectif global de gestion écologique des déchets: réduction des déchets à la source, développement de la collecte sélective, choix des meilleures technologies de traitement au regard du bilan énergétique des installations et des rejets.

Le CESR est favorable à la réservation des espaces nécessaires, notamment dans l'agglomération, pour la mise en place de déchetteries, sites de recyclage, plate-forme de tri, équipements de collecte et de traitement en jouant sur la proximité chaque fois que possible (diminution des transports, ...).

Le CESR, au-delà du PREDMA, souhaite qu'un dispositif de même nature soit mis en place, pour les déchets issus de l'activité économique (notamment BTP, mâchefers), les déchets spéciaux, par exemple ceux issus de l'activité hospitalière.

Pour ce faire, le CESR approuve le souhait exprimé que les lieux de traitement et de stockage de ces déchets soient proches des centres d'enfouissements techniques, existants ou à créer.

9.7. Commerce

Le CESR considère que le SDRIF doit participer, aux côtés du SRDE et du "Schéma d'équipement commercial de l'Île-de-France" (regroupant les schémas départementaux) à **la maîtrise de l'implantation équilibrée des équipements commerciaux, en recherchant la limitation de la consommation d'espaces, la maîtrise des flux routiers, le respect de la qualité environnementale.**

Afin d'éviter le développement des friches commerciales et l'extension péri-urbaine, **les requalifications des équipements commerciaux seront, chaque fois que possible, préférées aux opérations nouvelles.** Le maintien ou la revitalisation de l'activité commerciale au cœur des centralités urbaines sera favorisé, de telle sorte qu'une offre commerciale soit toujours présente, en tout lieu du territoire régional, avec les transports appropriés pour accéder à l'offre ou avec la mise en place de pôles multiservices dans le secteur rural.

La chaîne logistique d'approvisionnement des magasins, notamment en zone agglomérée, **sera rationalisée** avec le souci d'amélioration de la qualité environnementale.

CHAPITRE 4 : LA MISE EN ŒUVRE DU SDRIF – PILOTAGE, SUIVI ET EVALUATION

Article 10. Appréciation générale

- Le CESR considère que **les propositions présentées vont dans le sens des attentes qui s'étaient largement exprimées** sur l'importance à attribuer à la mise en œuvre du SDRIF, au pilotage, au suivi et à l'évaluation **mais nécessitent un approfondissement.**
- D'autre part, il constate que si **la bonne mise en œuvre du SDRIF** à venir résulte de documents réglementaires et contractuels (SCOT, PLU, CPER, contrats entre collectivités publiques...), de procédures (qualité du contrôle de légalité, mise en œuvre du "porter à connaissance") mais aussi de décisions publiques (P.I.G., servitudes...) ayant des conséquences notamment en matière d'urbanisme, il **dépend aussi et surtout de la qualité des relations entre acteurs et de la confiance établie.**
- **Enfin, il souhaite que l'application du SDRIF soit précédée d'un bilan sur le processus d'élaboration lui-même ;** ce bilan doit faire ressortir en positif les éléments constitutifs du projet partagé et tirer les enseignements des difficultés, désaccords, écarts d'analyse ou de positionnement ... afin d'aborder la mise en œuvre dans les meilleures conditions possibles, au-delà du nécessaire "accord" donné, le moment venu, par le décret en Conseil d'Etat.

Article 11 – Les acteurs et leurs contributions respectives à la mise en œuvre du SDRIF

11.1 L' "association" de la Région et de l'Etat :

Le CESR constate que **l'Exécutif a formulé de nombreuses propositions de réforme qui relèvent du pouvoir réglementaire de l'Etat ou du pouvoir législatif.** Il s'agit notamment de dispositions financières et fiscales (versement transport, péréquation de ressources, révision des redevances pour création de locaux professionnels, reversement de la totalité de l'ex- FARIF), modifications du code de l'urbanisme (SCOT, PLH, convention d'agrément)...

Le CESR considère qu'il s'agit là d'un important chantier de réformes à intégrer dans le processus de décentralisation, tendant à augmenter significativement les compétences et les ressources propres de la Région. Les enjeux de la mise en œuvre et de la réussite du SDRIF et l'ambition forte de ses objectifs doivent inciter l'Etat et la Région à poursuivre positivement et activement leur association au bénéfice de l'Île-de-France, sans attendre ces évolutions.

Dans ce cadre, **le CESR approuve en particulier le souci d'un meilleur suivi "partagé" entre l'Etat et la Région en matière d'élaboration des documents locaux d'urbanisme.** Le CESR estime que **les deux acteurs ont intérêt à améliorer les informations réciproques** (par exemple "lettre d'information régionale" d'un côté, "porter à connaissance" de l'autre) ; en ce sens, et en dépit du caractère unilatéral de l'exercice, **le CESR considère comme positive la démarche de l'Etat rassemblant dans un document particulier les obligations légales et réglementaires, les servitudes... s'imposant au futur SDRIF ;** il considère que l'information régulière, par l'Etat, de la Région sur les contrôles de légalité effectués ayant une incidence sur la mise en oeuvre du SDRIF constituerait une évolution positive.

De la même façon, le processus d'élaboration du SDRIF ayant révélé des divergences sur la création de **nouvelles OIN, le CESR apprécie le souci que leur mise en oeuvre, sans remise en cause des responsabilités de chacun, s'effectue de façon coordonnée, tant au niveau des gouvernances mises en place (EPA, GIP...) que de la programmation des opérations.** Le CESR prône de façon constante le développement d'accords contractualisés entre l'Etat, la Région, et les collectivités concernées.

11.2 Les Départements

- **Pour ce qui est des huit Départements,** le CESR estime que même s'ils n'ont pas de compétences spécifiques en matière de planification de l'aménagement du territoire, **leur participation à la réussite du SDRIF est essentielle** compte tenu de leurs attributions en matière d'infrastructures routières, d'espaces naturels sensibles, d'aides sectorielles, de logement...

Toutefois, sur ce dernier point, **le CESR s'interroge sur la capacité juridique et les modalités d'intervention des Départements dans les découpages infra-départementaux en matière d'objectifs de construction de logements.**

11.3 Les Intercommunalités

- **Le document insiste sur l'amplification nécessaire des processus de coopération intercommunale et l'accompagnement de leurs dynamiques propres.** Le CESR **approuve cette démarche,** considérant que les intercommunalités, par leurs projets de territoire, jouent un rôle complémentaire décisif dans la mise en oeuvre du SDRIF, à l'échelle des bassins de vie. Toutefois, **il considère que l'intercommunalité doit irriguer l'intégralité du territoire francilien avec des structures intercommunales suffisamment larges pour se hisser à la hauteur des enjeux exprimés dans le SDRIF.**

De ce fait, le CESR approuve toute démarche dont l'objectif est de renforcer l'opérabilité de ces structures, qu'elle qu'en soit la forme juridique : communautés de communes, communautés d'agglomération, autres types d'association.

Il rappelle l'importance des SCOT comme relais de mise en oeuvre du parti d'aménagement régional et donc l'impérieuse nécessité préalable d'une couverture généralisée de l'Ile-de-France par des regroupements de communes. Une obligation légale de créer des SCOT répondrait à cette nécessité.

De ce fait, le CESR approuve l'intention de l'Exécutif de renforcer le partenariat avec ces institutions, en promouvant et/ou aidant des projets d'aménagement à l'échelle des bassins de vie. **En matière d'habitat, par exemple, avec les PLH mais aussi en matière de déplacements de proximité, avec les PLD, les intercommunalités ont un rôle majeur à jouer** (avec notamment la création d'autorités organisatrices de transports de proximité).

11.4 Les autres acteurs

- **D'autres acteurs publics spécialisés, de niveau régional ou local, ont un rôle important à jouer dans la mise en œuvre du futur SDRIF.** Tel est le cas en matière foncière avec l'EPFR créé par Décret du 13 septembre 2006, mais aussi avec les EPFD (Yvelines, Hauts de Seine, Val d'Oise) et l'AFTRP ; **le CESR considère que leur mise en action simultanée constituera une force**, seule garante de l'atteinte des objectifs en matière de logements.

Il appartiendra à l'Etat, à la Région et aux Départements concernés de mettre en place les dispositifs de coordination les plus aptes à assurer la maîtrise foncière indispensable.

Sur ce plan, **le dispositif articulé par l'Exécutif régional dans le document, quoique complexe à mettre en œuvre, apparaît indispensable** pour une atteinte réaliste des objectifs ambitieux en matière de logements.

Les outils de mise en œuvre

Article 12 – Généralités

Comme il l'a exprimé précédemment, dans ses avis des 20.12.2004, 8.6.2006 et 12.10.2006, le CESR considère que **le SDRIF doit aujourd'hui s'appuyer à la fois sur la prescriptivité qui lui donne force légale mais aussi sur des outils contractuels**, plus souples, adaptables, permettant plus facilement phasages dans le temps et infléchissements.

Il estime que **les orientations du SDRIF auront d'autant plus de chance d'être mises en œuvre qu'elles auront été librement convenues – et négociées – au travers de contrats entre l'Etat et la Région (CPER notamment) et de contrats particuliers Région–Départements, Région–intercommunalités**, (tel un Contrat unique de territoire pluriannuel impliquant Etat, Région, Département et structure intercommunale).

Le CESR demande que ces contrats avec les territoires soient assortis de dispositions incitatives ; par exemple d'apports bonifiés si les projets locaux s'inscrivent dans les orientations du SDRIF (par exemple nombre de logements construits, pourcentage de logements sociaux, densification urbaine autour des gares...).

A ce titre, **le CESR approuve la proposition d' "appels à projets" à destination des maîtres d'ouvrage locaux portant sur des projets labellisés "nouveaux quartiers urbains"** localisés dans les secteurs de densification préférentielle et d'urbanisation préférentielle et conditionnelle du SDRIF.

Dans ce cadre par exemple, **les projets concernant ces "nouveaux quartiers urbains" pourraient bénéficier d'appuis financiers de la Région**, notamment pour créer une dynamique en leur faveur, **au travers d'opérations-pilote.**

Il apprécie que les "territoires du fleuve" fassent également l'objet d'appels à projets.

Enfin, la démarche contractuelle devra **s'appliquer plus largement au-delà même de la région pour les opérations à caractère interrégional.** Le CESR approuve ces démarches qui doivent conduire à des engagements réciproques entre régions, sanctionnés par des contrats, par exemple en matière de transports, de logistique, d'environnement, de fleuve, de formation, d'équipements...

Article 13 - Les "guides d'application du SDRIF"

Le CESR approuve toute démarche permettant d'assurer l'appropriation du SDRIF par l'ensemble des acteurs de l'aménagement.

Le CESR rappelle la nécessaire pédagogie qui doit être développée pour faire comprendre et admettre de nouveaux concepts (par exemple la densification) qui ne sont pas spontanément intégrés et acceptés par les différents acteurs.

Des actions de communication, voire de formation devront être mises en place au profit des professionnels concernés ; en particulier, les démarches à caractère urbanistique en lien avec le développement durable (politiques HQE, ...) seront développées au profit des architectes, urbanistes et autres spécialistes concernés.

Le CESR approuve cette politique d'information qui trouve largement sa place au travers des "guides d'application du SDRIF", outils indispensables pour mieux connaître les conditions de mise en œuvre des politiques publiques, mais aussi **pour porter à la connaissance des acteurs les "bonnes pratiques" et les expériences réussies.**

Article 14 - Les financements

Le CESR apprécie que l'avant-projet de SDRIF aborde la question financière et fiscale, même si cette dimension, largement liée à la dimension programmatique du projet, ne relève pas forcément d'un tel document.

Le CESR appelle au développement d'une plus grande péréquation fiscale entre Communes, Intercommunalités et Départements. **Il approuve le souhait de l'Exécutif de poursuivre et engager toutes réflexions** en vue de promouvoir les évolutions législatives, réglementaires ou autres **permettant de réduire les disparités de ressources fiscales** entre collectivités territoriales ; **il approuve notamment le projet de financement partiel d'infrastructures nouvelles de transports collectifs par la charge foncière dégagée** par les projets d'aménagement correspondants ; **il demande le réexamen de l'affectation des ressources de l'ex-FARIF (Fonds d'Aménagement de la Région Ile-de-France), avec la perspective d'une attribution préférentielle au profit de grandes opérations d'aménagement ("nouveaux quartiers urbains", renouvellement urbain, ...).**

De la même façon, **le CESR approuve le souci de la Région de traduire dans un document budgétaire transversal l'ensemble des actions relevant de la mise en oeuvre du SDRIF.**

Ce document devrait présenter une approche matricielle des dépenses, prenant en compte notamment d'une part les territoires, d'autre part les thématiques majeures du SDRIF, afin d'avoir une lecture plus claire des opérations et de leur concours au rééquilibrage régional.

Enfin, **le CESR, compte tenu des masses financières mises en oeuvre, vu l'ampleur et la diversité des projets, apprécie qu'une réflexion soit engagée sur les modes de financement avec les acteurs publics et privés et en particulier en y associant les chambres consulaires. Il approuve la recherche de financements par le développement de partenariats public-privé.**

Il souhaite que la Région engage une réflexion prospective sur les capacités financières qu'elle serait elle-même en mesure de dégager pour contribuer au financement des investissements prévus dans le SDRIF.

Enfin, il souhaite que **la mise en oeuvre du SDRIF, en matière de gouvernance financière** tant en ce qui concerne l'évaluation des projets d'infrastructures ou de grands équipements, leur pilotage, la nécessaire contractualisation en cas de financements croisés, le suivi, **s'effectue sur la base des préconisations présentées par le Conseil Economique et Social de la République dans son avis du 15 mars 2006 en matière de "faisabilité financière des programmes d'infrastructures"**

Article 15 - Les organes de mise en oeuvre du SDRIF : la gouvernance

15.1. Les comités de pilotage

Le CESR considère que la mise en oeuvre du SDRIF, compte tenu de l'implication de l'Etat et du rôle des Départements en Île-de-France, doit faire l'objet d'instances partenariales.

Le CESR confirme son souhait de maintien, en les adaptant à leur nouvelle mission, du comité de pilotage et du comité de pilotage élargi, dans leur composition actuelle.

Dans ce cadre, le comité de pilotage doit mettre en place le dispositif et les moyens nécessaires au suivi et à l'évaluation, **en continuant notamment à s'appuyer sur le comité technique** constitué pour la révision du SDRIF.

Le CESR approuve, sur ce plan, les propositions présentées par l'Exécutif concernant les modalités et choix opérés en matière d'indicateurs, d'études, d'enquêtes, de méthodes, de structures d'observation et d'appui.

Le CESR suggère que les comités de pilotage se réunissent deux fois par an, dont une pour approuver le rapport annuel établissant l'avancement de la réalisation du SDRIF.

15.2. Les "Conférences territoriales"

Le CESR approuve le principe de création des "conférences territoriales" comme lieux de débat entre collectivités territoriales, tant au niveau de chaque

faisceau (conférences de faisceau) qu'au niveau de la Région (conférence territoriale régionale) et de la zone dense (conférence régionale métropolitaine).

Le CESR approuve également les objectifs fixés à ces instances, en particulier : débat sur les procédures décisionnelles et financières relatives à la réalisation des grands projets d'aménagement inscrits au SDRIF, sans exclure l'examen de l'intégration et de la complémentarité des projets locaux "d'intérêt régional" initiés par les Communes, les Intercommunalités, les Départements.

Si le CESR approuve la participation, auprès de ces collectivités territoriales, des EPCI et autres structures de coopération territoriale, il **considère que des représentants de l'Etat et du CESR ont vocation à être associés aux réunions de la conférence territoriale régionale.**

Le CESR considère que ces instances devraient être réunies une fois par an, en coordination avec les réunions du comité de pilotage élargi.

Le CESR approuve, par ailleurs, le souci de pérennisation de la conférence interrégionale du Bassin parisien élargi à la région Nord-Pas-de-Calais, réunissant les présidents des conseils régionaux, des CESR, de l'Association des grandes villes du Bassin Parisien et les représentants de l'Etat.

Cette instance évoquera tous les aspects interrégionaux du SDRIF, avec le souci de transcrire, dans des documents contractuels, le résultat de ses débats et concertations.

Enfin, le CESR apprécie la reprise dans le projet de SDRIF de sa proposition de "Conférence du fleuve", adaptée à la nature de ce territoire stratégique.

15.3. Gouvernance et démocratie participative

Le CESR approuve la proposition de maintenir et développer les dispositifs d'expression des Franciliennes et Franciliens mis en place à l'occasion de la concertation engagée pour la révision du SDRIF.

Article 16 - Modalités pratiques de suivi et d'évaluation de la mise en oeuvre du SDRIF

16.1. Questionnements et indicateurs

Le CESR approuve la décision de l'Exécutif régional d'établissement d'un véritable "tableau de bord" reprenant les objectifs programmables et quantifiables, prenant en compte "la géographie stratégique et prioritaire du SDRIF", avec les indicateurs correspondants.

Le CESR approuve les concepts et contenus des indicateurs de contexte et des indicateurs d'impact repris dans le document.

Il renouvelle sur ce plan ses demandes constantes d'un suivi attentif des évolutions démographiques qui restent actuellement à affiner.

Il considère que **ce travail de mise en place doit être engagé sans attendre l'approbation du SDRIF** et soumis pour débat aux organes de gouvernance.

Le CESR approuve la distinction proposée entre suivi et évaluation ; il considère que l'annualité du suivi est indispensable pour prendre en compte les nécessaires inflexions et adaptations justifiées par l'évolution du contexte et les résultats

obtenus ; par contre, il **exprime le vœu que les évaluations suivent des rythmes plus conformes à ceux retenus pour d'autres schémas ou programmes** (5 ans SRDE , 7 ans CPER et programmes européens ...).

16.2. L'extension du champ de questionnements et d'évaluation

Le CESR considère que le pilotage, le suivi et l'évaluation devront dépasser le cadre strict du SDRIF pour prendre en compte la "dimension transversale et durable" de la révision.

Aussi le CESR approuve-t-il le souhait de l'Exécutif que soient analysés le portage, la diffusion et l'intégration des orientations du SDRIF par les différents acteurs régionaux et locaux.

C'est pourquoi **seront appuyées les démarches coopératives réunissant, sur des thématiques majeures, les acteurs concernés.** Tel est le cas en matière d'habitat. Le CESR renouvelle ici son **accord pour la mise en place d' "un plan régional de l'habitat" en lien avec le Comité régional de l'habitat,** seuls à même de coordonner avec souplesse les projets ambitieux de réalisation de 1,5 million de logements à construire à l'horizon du nouveau SDRIF.

ARTICLE 17 - L'AVENIR

- **17.1 Le CESR rappelle que "avant son adoption par le Conseil régional, le projet de schéma directeur, assorti de l'avis des Conseils généraux intéressés, du CESR et des Chambres consulaires, est soumis à enquête publique"** (art. L. 141.1 du C.U.).

Ainsi, au-delà de ses avis antérieurs du 20.12.2004, des 8.6 et 12.10.2006 et en complément du présent avis, **il aura à nouveau la possibilité de préciser sa position, avant l'enquête publique.**

Il sera, tout au long de l'enquête, attentif à l'expression des Franciliens et suivra l'exploitation de ses résultats, ainsi que leur prise en compte dans le document final.

- **17.2 Il rappelle l'intérêt qu'il porte à l'établissement et à la mise en œuvre d'un Agenda 21 régional,** venant en appui et en relais des évaluations, réflexions, propositions et orientations exprimées en matière environnementale tout au long du processus d'élaboration du SDRIF.

Il prend acte du document "évaluation environnementale du projet de SDRIF" établi au sens de la Directive "Plans et programmes" et conformément à l'article R.141.1 du code de l'urbanisme. Il en approuve les grandes lignes, se réservant la possibilité d'observations et de commentaires particuliers, avant la phase d'enquête publique.

- **17.3 Il renouvelle sa demande, conforme à l'engagement de la Région, d'établissement d'un "plan régional" intégrateur des différentes politiques impulsées et mises en œuvre par la Région,** permettant de passer de la planification à long terme à la programmation et au financement à court - moyen terme des opérations résultant notamment des orientations retenues dans le SDRIF.

- **17.4 Enfin, il exprime le vif souhait que le travail considérable réalisé depuis l'ouverture de la procédure par les très nombreux acteurs concernés tant publics que privés ne soit pas remis en cause ou trop retardé par les échéances politiques à venir et que le décret en Conseil d'Etat d'approbation du SDRIF puisse intervenir dans des délais raisonnables permettant une application du Schéma directeur en ligne avec les défis retenus et les orientations de développement et d'aménagement arrêtés en février 2007.**

