

AVIS N° 2006-12
du 12 octobre 2006

**RELATIF A LA RÉVISION DU SDRIF :
CONTRIBUTIONS COMPLÉMENTAIRES
DU CESR ILE-DE-FRANCE**

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

par Monsieur Pierre MOULIÉ

**CERTIFIÉ CONFORME
LE PRÉSIDENT**

Jean-Claude BOUCHERAT

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 Gaysot ;
- 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 CIIACT 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 Ile-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) ;
- 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 » ;
- la lettre de saisine du président du Conseil régional en date du 7 juillet 2006 ;
- les nouvelles contributions des Commissions et de la Section du CESR ;
- le rapport présenté par 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 ne saurait se désengager de ses responsabilités** en matière de logement et de grands équipements (infrastructures, transport, recherche, enseignement supérieur, culture...) 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, **passé 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 de pays à bas salaires 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** et que l'on assiste à une montée du chômage et de la précarité qui 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**, 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'apporter des éléments complémentaires par rapport aux premières contributions du CESR en date du 20 décembre 2004 et précède l'avant-projet de SDRIF sur lequel le CESR se prononcera ultérieurement.

EMET L'AVIS SUIVANT :

Article 1. - Le champ d'application : la portée de l'avis

Le présent avis vient compléter à la fois l'avis du 20 décembre 2004 consacré aux premières contributions du CESR Ile-de-France sur la révision du Schéma Directeur de 1994, les avis thématiques émis en 2005 et 2006 sur les différents domaines concernés par la mise en œuvre de l'article L.141.1 du Code de l'Urbanisme ainsi que l'avis du 8 juin 2006 sur la *Vision Régionale*.

Emis en amont de l'établissement de l'avant-projet SDRIF par l'Exécutif régional, **il réinterroge le dispositif de l'avis du 20 décembre 2004, mesure l'évolution des réflexions du CESR d'Ile-de-France** au regard des débats et propositions des différents acteurs intervenus ces deux dernières années **et apporte ainsi ses contributions complémentaires sur quelques thèmes**, sous forme de propositions nouvelles ou de précisions apportées à ses précédentes contributions.

Aussi, le CESR **demande que l'Exécutif régional prenne en compte les propositions de prescriptions, de recommandations et d'outils proposés dans le présent document.**

Article 2. - Un "intérêt régional" départiteur des propositions des acteurs : le cadre d'action – la nécessité du projet partagé – l'intérêt régional

2.1. Le cadre d'action

Le CESR a mis en évidence dans son avis de décembre 2004 l'importance de la dimension européenne dans laquelle la région s'inscrit ainsi que le rôle que le Bassin parisien doit jouer dans le développement francilien.

Au plan de l'Europe, il constate que les orientations de la Région sont bien en conformité avec le programme communautaire de Lisbonne.

Il se félicite de la relance des relations avec les régions voisines, au travers de la Conférence interrégionale du Bassin Parisien, élargie au Nord-Pas-de-Calais, tenue à Paris le 22 mai 2006.

Cette relance et cet élargissement doivent permettre d'avancer concrètement sur l'ensemble des projets d'envergure interrégionale à inscrire dans le SDRIF, en cohérence avec les CPER.

Il y a nécessité de dialogue et de coordination, entre SDRIF et SRADT des autres régions, sur des équipements majeurs (Port 2000 ; écluse fluvio-maritime du Havre ; Canal Seine-Nord -Europe), des infrastructures de transports de marchandises et de voyageurs (aéroportuaires, routières, fluviales, ferrées...) **des problématiques**

environnementales (inondations, traitement des déchets, corridors écologiques, PNR, approvisionnement en ressources naturelles ...), **des synergies à développer au plan économique** (pôles de compétitivité, filières industrielles), **de la recherche, de l'enseignement supérieur.**

Le CESR, promoteur de cette coopération interrégionale, reste attentif aux propositions concrètes qui viendront enrichir le SDRIF sur ces différents plans.

Parallèlement, il se félicite de l'élaboration d'un "plan interrégional Seine" qui pourrait trouver une première application dans le CPER 2007-2013 ; il retrouve dans cette orientation et les propositions d'action les préoccupations qu'il a exprimées au travers de ce qu'il a appelé « l'unité séquanaise », qui trouve ici son extension majeure (voir lettre du Premier Ministre au Préfet de région du 17.7.2006).

2.2. La nécessité du projet partagé

Le CESR renouvelle son accord et son adhésion à la large consultation engagée avec l'ensemble des acteurs, institutionnels, associations, organismes divers.

La réflexion en commun, stimulée par les travaux techniques des services de l'Etat et de la Région, notamment l'IAURIF, enrichie dans les forums et ateliers thématiques et territoriaux, renforcée par l'accord préalable de l'Etat, du Conseil régional et du CESR sur le bilan du SDRIF de 1994 et sur les enjeux du futur SDRIF, **crée les conditions de réussite de l'avant-projet à venir, pour peu que les acteurs majeurs acceptent les indispensables rapprochements de points de vue sur les dossiers et questions encore en suspens.**

Le CESR est prêt, à son niveau, à contribuer à la réduction de ces écarts en exprimant, chaque fois que possible, sa position sur les points faisant débat.

2.3. L'intérêt régional

Le CESR renouvelle son appel à la définition claire et précise d'un "intérêt régional" comme critère départiteur des projets et objectifs à promouvoir dans le SDRIF.

L'intense réflexion suscitée par cette révision a conduit l'ensemble des acteurs de la région (Départements, Intercommunalités...) à élaborer des projets, schémas, qu'il conviendra de sélectionner au regard des priorités "régionales". **Il y a donc nécessité, dès l'avant-projet, d'harmoniser et de hiérarchiser les niveaux d'intérêts national, régional, départemental, local,** étant observé que par principe, l'intérêt de niveau supérieur doit s'imposer au niveau immédiatement inférieur sans contrevenir toutefois au principe de non tutelle d'une collectivité territoriale sur une autre.

Article 3. - De quelques contributions complémentaires au regard des exigences liées à la mise en oeuvre de l'article L.141.1. du Code de l'Urbanisme

3.1. Développement durable et éco-région

- **Le CESR propose au Conseil régional de préciser son ambition** (éco-région exemplaire « ou » première éco-région d'Europe) en vue de définir, ensuite, les conditions lui permettant, sur la base de critères et indicateurs permanents, **de choisir**

les modalités et outils en mesure de confirmer, sur la durée du SDRIF, la réalité de cette ambition, au regard des actions des grandes régions concurrentes, et des démarches "de référence".

- **Le CESR relance, par ailleurs, l'idée d'un Agenda 21 d' Ile-de-France** (comme cela existe dans d'autres régions françaises) dont la "feuille de route" a été votée en 2003, sans réelle mise en œuvre à ce jour. Cette démarche devra être coordonnée avec celle engagée sur le même thème par les collectivités territoriales (Départements, Communes...) et les Intercommunalités.

3.2. Sauvegarde de l'espace francilien : habitat, densification et ville durable

- Le défi des 60 000 logements
 - **Le CESR se félicite de l'accord intervenu entre la Région et l'Etat sur l'estimation des besoins annuels de construction**, conduisant à 1,5 millions de logements nouveaux à l'horizon du SDRIF, conforme aux besoins qu'il a lui-même recensés.
 - **Il insiste sur l'importance à accorder au logement social** alors que 80 000 attributions sont accordées annuellement pour 350 000 demandes.

Ceci suppose une forte augmentation de la construction de logements sociaux, **sur l'ensemble du territoire, au niveau de chaque commune ou intercommunalité, avec le souci du rééquilibrage du parc au sein de la région**, étant observé que l'effort actuel est concentré sur les quatre départements de l'Est parisien.

Ceci suppose aussi que les pourcentages de logements sociaux sur le total à construire varient de 15 à 30 % environ selon les zones, en fonction des situations de chaque commune et de la localisation par rapport à la zone dense.

Au total c'est donc entre 1/4 et 1/3 de l'objectif annuel de construction qu'il faut consacrer à la construction sociale, seul à même de permettre une reprise du "parcours résidentiel" avec une offre diversifiée, en locatif et en accession à la propriété.

Le CESR a conscience de l'impérieuse nécessité d'une croissance annuelle de 8 % du volume de la construction actuelle, mais aussi de l'extrême difficulté pour atteindre l'objectif.

- La mobilisation du foncier et les mesures d'accompagnement et d'incitation

A la mobilisation solidaire des territoires doit s'ajouter une politique foncière au service d'une stratégie d'aménagement.

Le CESR constate que **le panorama foncier est en train de bouger**, avec l'identification et la mobilisation des disponibilités foncières de l'Etat et des autres personnes publiques (Rapports POMMELET, instruction du Premier Ministre du 30.9.2005, protocoles entre l'Etat, RFF et des communes pour un partenariat foncier en faveur du renouvellement urbain et du développement de l'offre de logements, Décret du 20.7.2006 instituant une décote sur le foncier des immeubles domaniaux, en vue de la réalisation de programmes de logements sociaux), la mise en œuvre de la loi ENL

instituant un partage de la plus-value à l'initiative des communes, la mise en place également de l'EPFR par décret du 13 septembre 2006 et des EPFD du Val d'Oise, des Yvelines et des Hauts de Seine, avec aussi une mise en œuvre plus dynamique de la loi SRU et un rôle à jouer au niveau des PLU.

Le secteur privé, au travers de la loi ENL connaît aussi des dispositifs incitatifs de défiscalisation pour l'accession à la propriété et la mise en location d'un bien immobilier.

A ce sujet, le CESR rappelle qu'il a, par ailleurs, demandé la reprise par l'Etat d'une politique de déductions fiscales concernant les intérêts des emprunts, en particulier pour l'acquisition de logements neufs.

- La territorialisation

Le CESR reconnaît que la répartition des efforts de construction entre collectivités locales n'est pas uniquement liée à la structure actuelle de leur parc, mais doit prendre en compte différents éléments qui rendent difficiles une juste répartition des efforts, au niveau des volumes et de l'évolution de la structure des parcs (social, privé, ...).

En effet, **la réflexion à mener doit prendre en compte :**

- **la volonté de réduire les inégalités** sociales et territoriales, et le souci de mixité sociale ;
- **les taux d'emploi**, afin de rechercher de meilleurs équilibres habitat-emploi ;
- **les capacités d'urbanisation**, dans un cadre général de densification "raisonnée", où l'équilibre sera recherché entre emplois, habitat, équipements, services, transports, espaces ouverts.

Ceci suppose une méthode pour une juste appréciation des efforts, acceptée par les acteurs concernés : Région, Départements, Intercommunalités, Communes.

Le CESR rappelle son souhait de voir confier à la Région de larges compétences en matière de logement.

Il prône l'établissement d'un "plan régional du logement" qui doit permettre de faire le lien entre les orientations du SDRIF, les SCOT, les PLU et PLH.

C'est dans le même esprit que **le CESR souhaite la mise en place d'outils pour une connaissance fine, en permanence, du parc de logements et de son évolution.**

Au regard des zones à densifier, **le CESR approuve le principe de la densification des zones déjà urbanisées et des extensions urbaines dans la continuité desdites zones**, notamment en zone centrale, avec pour repère 50 % de l'effort annuel de construction sur Paris et la première couronne.

Le CESR constate que les capacités foncières existent au regard des zones "consommées" depuis 1994, sans mettre en péril les richesses naturelles et ce même si la ceinture verte est appelée à supporter une part non négligeable de l'effort de construction.

La densification apparaît pour le CESR pertinente car elle vise des secteurs a priori déjà bien desservis par les transports, et bien équipés, en englobant en outre des friches industrielles et les délaissés qu'il est urgent de faire disparaître.

Elle s'inscrit aussi dans la logique du polycentrisme en venant consolider les autres pôles urbanisés de la région : villes nouvelles, qui disposent de capacités urbanisables non négligeables, villes historiques, sans toucher à l'architecture traditionnelle du cœur urbain, quartiers de gares en bénéficiant des réseaux existants et en permettant de jouer sur le couple habitat–emploi, bourgs et villages où les extensions pavillonnaires non maîtrisées pourraient évoluer vers la réalisation de quartiers nouveaux renforçant l'attractivité du centre ancien, etc.

Cette localisation prendra en compte naturellement les OIN, dont les trois en cours de constitution **ainsi que la Plaine de France**, territoires stratégiques à inscrire dans le CPER à venir ; de même seront examinées les possibilités en zones franches urbaines qui doivent générer de la mixité fonctionnelle.

- Ville durable et "quartiers de ville–vitrines"

Le CESR constate que toutes les préventions à l'encontre de la densification et de la compacité urbaine ne sont pas dépassées. Un vaste effort pédagogique est à développer à l'égard non seulement des Franciliens, largement attachés à des formes classiques (pavillons, jardins), mais également des élus, porteurs des souhaits de leurs administrés.

Le CESR considère que la meilleure réponse passe par l'exemple. C'est pourquoi, il engage les acteurs publics, aménageurs, promoteurs, architectes à promouvoir des formes urbaines nouvelles intégrant habitat, activités, services, transports, vastes espaces publics, naturels, à promouvoir les bâtis HQE et les énergies renouvelables.

Dans ce cadre, les "40 quartiers de ville envisagés" devront constituer la vitrine des nouvelles formes urbaines du développement durable.

La Région devra identifier les opérations en cours de quartiers nouveaux qui répondent à ces orientations, en les valorisant et, si nécessaire, en les aidant.

Ces opérations seront relayées par les "quartiers–vitrines" répondant aux enjeux de densification définis par la Région, **avec une ingénierie urbaine innovante**, le souci d'un nouveau paysage urbain accueillant et répondant à la qualité de vie souhaitée par les Franciliens.

Ce projet, dans le développement du polycentrisme régional, succède à celui qui a vu le développement des villes nouvelles. Les quartiers nouveaux de ville doivent constituer, dans cet esprit, une révolution analogue à celle qui a vu l'apparition de ces nouvelles agglomérations.

3.3. La préservation de l'espace et la valorisation des ressources naturelles

Le CESR renouvelle ses préconisations du 20 décembre 2004.

- **En particulier, la préservation de la biodiversité**, dans la région la plus urbanisée et peuplée de France, doit prendre appui sur la préservation des zones naturelles recensées à tous niveaux (sites Natura 2000, réserves naturelles nationales et régionales...) sur les ZNIEFF, sur les PNR, les bois et forêts, mais aussi sur le fleuve, les rivières et les canaux ainsi que sur leurs berges, sur les milieux humides (mares, marais...) et les bassins d'expansion des crues, les zones de protection des bassins de captage...

En zone dense, où n'existe aucun site Natura 2000, la biodiversité sera à protéger et restaurer sur des zones plus étroites et plus ciblées (emprises ferrées non utilisées, délaissés de grandes infrastructures routières ou aéroportuaires...).

- **Pour ce qui est de l'eau et des milieux aquatiques**, et en prenant en compte les évolutions institutionnelles et législatives (la Charte et le Code de l'environnement, notamment) qui conduisent à des priorités nouvelles et à des exigences renforcées, le **SDRIF devra s'attacher à prendre en compte** :
 - dans le cadre de la densification de l'habitat, **l'imperméabilisation des sols**, avec les ruissellements qu'il entraîne, ce qui peut constituer une source importante et permanente de pollution ; **cette question appelle à l'éco-bilan de la densification exprimé dans l'avis sur la "Vision régionale"** ;
 - **la localisation des stations d'épuration nouvelles**, en particulier les plus importantes, **et l'extension et la mise aux normes des stations existantes** (Achères, Valenton...), sans omettre le **traitement des eaux pluviales et leur stockage** dans des ouvrages ou zones réservoirs, **ainsi que le traitement des boues** ;
 - **la maîtrise des pollutions diffuses** qui conduit à la détermination de périmètres de protection des captages et donc à des servitudes et, le cas échéant, à des acquisitions foncières ;
 - **l'existence des SAGE et d'un SDAGE** qui nécessiteront des vérifications précises de compatibilité, entre textes à durées et à champs d'application différents.

Enfin, le CESR souligne que la **dimension stratégique donnée au "Fleuve"** doit conduire la Région à aborder cet espace de façon globale et systémique. **Le SDRIF devra ainsi, par exemple, davantage intégrer les préoccupations de risques d'inondation au travers de PPRI cohérents aux plan régional et interrégional (Bassin parisien).**

- **En ce qui concerne le bruit**, de nouvelles contraintes sont à prendre en compte dans le cadre de la directive européenne "bruit" du 25 juin 2002 transposée en droit français.

En ce qui concerne les nuisances aériennes, pour les zones déjà urbanisées, le CESR demande que l'autorité compétente s'assure de la mise en œuvre des dispositions prises pour contenir les constructions nouvelles et réhabilitations, tout en renforçant les aides financières pour réduire les effets du bruit pour les logements existants.

- **Pour ce qui est de l'air**, l'ambition doit être forte, compte tenu de l'importance attachée à cet élément, notamment au regard de sa prise en compte dans l'attractivité comparée des grandes métropoles internationales.

Les outils permettant de s'assurer de l'amélioration réelle de la qualité de l'air sont essentiels et la mise en réseau des organismes spécialisés en la matière s'avère indispensable.

- **En ce qui concerne les déchets**, trois réflexions s'imposent : **d'une part, exprimer le souhait d'un développement des déchetteries avec une logique identique à celle qui prévaut pour l'organisation du fret avec différents échelons et avec, notamment, une gestion sélective de proximité ; d'autre part, rechercher, chaque fois que possible, à remplacer la route par l'utilisation de la voie d'eau pour le transport des déchets ; enfin penser aux nécessaires réserves foncières pour les grandes installations** de traitement dans le cadre d'une réflexion régionale globale incluant toutes natures de déchets.

- **Pour ce qui est des matériaux du sol et du sous-sol** (gypse, calcaires cimentiers, sables siliceux, argiles, granulats, etc..), le **CESR souhaite que figurent au SDRIF l'ensemble des gisements exploitables, au-delà des deux PIG existants** (gypse de la forêt de Montmorency et calcaires cimentiers de la Grande Paroisse).

Les dispositions retenues devraient préciser les critères d'ouverture (en renvoyant aux PADD des SCOT et PLU concernés) et les conditions d'exploitation et de remise en état, **dans le cadre d'un "schéma régional d'exploitation"**.

Les besoins générés par l'activité construction à venir (en neuf et en rénovation) justifient en particulier la poursuite du **développement de la coopération interrégionale** pour les granulats, la promotion du recyclage et des matériaux de substitution, mais aussi l'établissement d'un schéma de traitement - recyclage - enfouissement des déchets du BTP.

Les modalités d'arbitrage seront à définir dans un domaine où les conflits d'usage (protection des nappes phréatiques, de l'agriculture...) et les troubles de voisinage (paysages, bruits, poussière...) risquent d'être importants, en particulier sur des zones sensibles comme les PNR, notamment à l'occasion du renouvellement de leurs chartes (Vexin, Gâtinais).

Enfin, il serait intéressant d'examiner l'opportunité de l'établissement d'un Système Productif Local (SPL) « matériaux » (ciment, verre, granulats) dans le Sud-Est de la Seine et Marne.

3.4. Les infrastructures et moyens de transports

Pour le transport de personnes

Le transport est un élément essentiel de la réussite du parti d'aménagement qui sera proposé dans l'avant-projet de SDRIF. Bien qu'aujourd'hui ce parti ne soit pas totalement arrêté, le CESR considère qu'il sera, en toutes hypothèses, fondé sur la poursuite du polycentrisme et le développement de pôles urbains en proche couronne.

C'est pourquoi les propositions du CESR en matière de **transport public** de personnes mettent l'accent :

- **pour la proche couronne, sur la priorité à donner :**
 - **d'une part aux transports collectifs** en renforçant le maillage du réseau et en améliorant substantiellement l'offre de service, notamment pour accompagner les nouvelles dynamiques territoriales (OIN, par exemple) et la densification de certains secteurs ;
 - **d'autre part aux modes doux.**
- **pour les pôles de moyenne et grande couronnes, sur l'équilibre et la complémentarité à rechercher entre transports collectifs et transports individuels.**

Il recommande qu'à partir de ces grands axes, la politique générale des transports soit orientée prioritairement sur **la recherche d'amélioration de la qualité et de la fiabilité du service**. Il souhaite d'une part que soient élaborées **des standards du service public** du transport de personnes et d'autre part que **soient définies et mises en oeuvre des solutions innovantes réellement adaptées à des demandes spécifiques : desserte de zones d'activités, desserte des zones moyennement denses (sans pour autant encourager l'étalement urbain sous ses différentes formes).**

S'agissant des **transports individuels motorisés**, les améliorations doivent porter principalement sur la généralisation des dispositifs de gestion et de régulation du trafic routier et sur l'information en temps réel.

Le développement des infrastructures de transport (augmentation de la capacité ou liaisons nouvelles) à prévoir dans le SDRIF relève des mêmes principes. C'est pourquoi **le CESR demande l'inscription au SDRIF des projets structurants suivants :**

- **pour les transports collectifs**
 - **les liaisons de rocade aujourd'hui insuffisantes en Île-de-France : les tangentielles** (en examinant, dans la partie Est, l'intérêt d'étendre la tangentielle nord vers le sud), **le Grand Tram ainsi que la ligne de rocade de proche couronne conçue pour accompagner et favoriser l'émergence de pôles de développement urbain en proche couronne**. L'inscription au SDRIF de ces projets, qui trouvent globalement leur intérêt à long terme dans la perspective d'une desserte plus fine de la proche couronne, devra être suivie d'études approfondies pour définir, de façon plus précise, leur mission, leur interaction, leur consistance et les sections à réaliser en priorité compte tenu des développements urbains prévus ;
 - **le prolongement des lignes de métro venant se mailler avec les rocades citées précédemment ;**
 - **l'extension de la ligne E du RER vers La Défense et au-delà ;** ce projet permet, en particulier, d'une part de renforcer et **d'élargir l'accessibilité à ce pôle** majeur de l'Ouest francilien, qui présente de nouvelles potentialités, et, d'autre part, de **soulager la ligne A** du RER, aujourd'hui proche de la saturation, dans sa partie centrale ;

pour les transports individuels :

- **l'achèvement de la A86 et de la Francilienne** et leur réaménagement dans certains secteurs en vue de leur conférer des caractéristiques homogènes ;
- le **principe de réserver dans l'Est francilien la possibilité de réaliser une quatrième rocade reliant A1 et A6 pour détourner le trafic de transit de la zone agglomérée** ;
- **des franchissements complémentaires des fleuves** dans les secteurs de la Seine Amont, de la Plaine de France et celui du **Mantois**, notamment.

Le CESR considère, en effet, que la priorité à accorder aux transports collectifs ne doit pas conduire à renoncer à certains investissements routiers. Par exemple, l'homogénéisation du réseau structurant des voiries rapides permet d'éliminer les congestions artificielles (cas du tronc commun A4 – A86), sources de pollution. D'autre part, certains projets plus locaux (franchissements de fleuve ou déviation d'agglomération) sont indispensables pour le développement et la qualité de vie des territoires concernés.

Le CESR recommande enfin que les emprises réservées pour ces projets routiers ne soient pas effacées, sauf analyse permettant de justifier leur suppression.

pour les liaisons interrégionales :

Le CESR préconise, par ailleurs, que le SDRIF intègre les projets qui devront permettre, d'une part de mieux assurer la coopération interrégionale à l'échelle du Bassin parisien : il s'agit, par exemple, de projets concernant l'interconnexion TGV Sud, les liaisons avec les régions normandes (projet LRNVS, extension vers le Mantois de la ligne E du RER), avec la Picardie (ligne Creil – Roissy et TGV Paris – Amiens – Londres), avec la région Champagne – Ardenne (ligne Paris – Troyes) ou, pour la route, de favoriser le maillage des réseaux routiers et autoroutiers avec les TGV autour de Paris ; **d'autre part, de conforter la place de l'Île-de-France dans les grands réseaux d'échange.**

Il s'agit, par exemple, de trouver **des solutions à la saturation des gares parisiennes** et certaines lignes de TGV, **d'améliorer les liaisons terrestres entre les aéroports ainsi qu'avec la ville centre et les principaux pôles d'activité** d'échelle nationale et internationale (La Défense, Massy – Saclay etc.).

pour le fret et la logistique :

le nouveau SDRIF doit donner toute leur place au transport de fret et à la logistique, compte tenu de l'importance qu'ils ont pris au plan économique. Et plus encore que pour les voyageurs, il convient de **se placer là dans une perspective qui dépasse largement le cadre régional.**

Nombre de projets cités plus haut pour les voyageurs trouvent aussi leur justification pour le transport du fret. Mais il convient, ici, **d'insister plus particulièrement sur certains projets spécifiques et nouveaux**, dont l'intérêt est apparu récemment, à la suite du développement des études :

- il s'agit d'abord, de réserver la possibilité **de créer à Roissy une gare fret TGV** pour la messagerie express, projet aujourd'hui soutenu par les opérateurs présents sur le site ;
- il s'agit ensuite, sur le plan ferroviaire, de **conforter le rôle stratégique de la Grande ceinture et des grandes plates-formes de transport combiné et/ou de ferroutage** pour l'acheminement du fret et de réserver la possibilité **de réaliser deux nouvelles plates-formes** placées sur l'axe de la future autoroute ferroviaire Europe du Nord – Hendaye, l'une proche de Roissy, l'autre dans le secteur de Brétigny-sur-Orge ;
- enfin, sur le plan fluvial, le SDRIF devra, notamment, **reprendre les projets inscrits au schéma des infrastructures portuaires adopté par le Port Autonome de Paris**, et, à ce titre, **maintenir les ports industriels au cœur des zones urbaines et prévoir la mise en service de plates-formes portuaires plurimodales** dans la grande couronne (Vigneux, Bruyère-sur-Oise, Achères, Montereau, etc.) mais aussi **prendre en compte le développement de Port 2000 au Havre, dont l'accès devra être complété par la réalisation de l'écluse fluviale indispensable au développement des trafics conteneurisés, et intégrer la mise en service de Seine-Nord-Europe en 2012.**

Pour assurer et renforcer la vocation logistique de l'Île-de-France, **le SDRIF doit affirmer son caractère essentiel pour l'équilibre économique et social de la région et fournir les bases d'un "schéma francilien de la logistique"** à élaborer avec les professionnels et les autres acteurs concernés qui aura, entre autres ambitions, celle de maintenir les infrastructures sensibles et les sites existants, en premier lieu ceux de la zone urbaine, en organisant la cohabitation entre la logistique et les autres activités urbaines, mais aussi celle de développer et d'organiser, notamment en grande couronne, des zones logistiques à caractère multimodal, la dispersion actuelle étant préjudiciable au plan des coûts et des nuisances.

Pour le transport aérien et les aéroports

- le cadre général

Les transports aériens jouent un rôle primordial dans le positionnement international et l'attractivité de la région Île-de-France. Le Code de l'Urbanisme prévoit que « les travaux relatifs à l'aménagement et au développement des aérodromes qui relèvent de la société Aéroports de Paris ... sont opérations d'intérêt national... ». Le mandat du gouvernement au Préfet prévoit « Le schéma directeur permettra de préserver les capacités des aéroports franciliens et l'amélioration de leurs connexions aux métropoles françaises et européennes via le réseau ferroviaire à grande vitesse, ainsi qu'aux pôles majeurs de la région francilienne par une desserte régionale adaptée. Il devra prévoir une liaison dédiée entre le centre de Paris et Roissy ». Le CESR soutient fortement ces objectifs.

Le système aéroportuaire francilien devrait connaître une importante croissance du trafic à l'échéance du SDRIF même si cette croissance reste menacée par de nombreux facteurs (situation géopolitique mondiale et montée du terrorisme, coût du carburant et mesures de sûreté, multiplication de la fréquence des épidémies planétaires, déplacement vers l'est du centre de gravité de l'Union Européenne qui va conduire dans les prochaines années à la création de « hubs » concurrents, pression de l'environnement).

Le trafic de l'aéroport d'Orly est plafonné et les vols de nuit y sont interdits. La limite d'exploitation de l'aéroport de Roissy-CDG sera soit d'ordre technique soit d'ordre environnemental. **Il appartient à l'État, en concertation avec la Région Île-de-France, d'encadrer et de gérer la croissance de la manière la plus acceptable possible pour préserver l'attractivité et améliorer la performance économique tout en maîtrisant les nuisances**, pour retarder le point de saturation en ayant à l'esprit que le délai de mise en service éventuelle de capacités nouvelles est de l'ordre de vingt ans.

- Les préconisations du CESR sont les suivantes :
 - **accélérer la révision des PEB des aéroports d'Orly, du Bourget et de Roissy-CDG et inclure dans le SDRIF des dispositions prescriptives**, s'appuyant sur les PEB, pour enrayer la poursuite de l'urbanisation. Parallèlement, améliorer les dispositifs d'aide à l'insonorisation des habitations situées en zones de bruit et envisager un dispositif de rachat de ces habitations ;
 - **favoriser l'accès aux emplois aéroportuaires des populations voisines**. Ceci passe par une politique du logement, l'amélioration des accès routiers et des transports en commun adaptés, une formation cohérente avec les besoins exprimés par les entreprises du secteur du transport aérien, la création de bourses, etc ;
 - **mieux répartir les retombées fiscales des aéroports ;**
 - **améliorer l'accessibilité des aéroports, en particulier Roissy-CDG**, à partir de la ville-centre (projet CDG-Express et RER-B), des centres d'envergure européenne, des centres d'excellence et la liaison Roissy-Orly ;
 - **améliorer la connexion des aéroports au réseau TGV de l'ouest et du nord de la France** (projet du barreau sud passant par Orly) ;
 - **favoriser le développement d'aéroports périphériques en Île-de-France** et dans le Bassin parisien (exemple de Beauvais), en concertation avec les régions limitrophes ;
 - **optimiser l'utilisation des créneaux, en particulier sur l'aéroport d'Orly**, en favorisant les destinations européennes et internationales ;
 - **rechercher les moyens d'incitation à l'utilisation des avions les moins bruyants**, à l'utilisation des avions à grande capacité et à l'augmentation des coefficients de remplissage ;
 - **associer les collectivités territoriales à la gouvernance des aéroports.**

Ces mesures mises en place dans un cadre concerté doivent permettre **d'optimiser l'utilisation des capacités d'accueil des plates-formes aéroportuaires existantes en Île-de-France.**

Néanmoins et compte tenu des délais nécessaires pour mettre en exploitation une nouvelle plate-forme, compte tenu de l'incertitude sur la date de saturation des aéroports existants, le CESR considère que la desserte aéroportuaire de la région, et plus largement de l'Europe du Nord-Ouest, à l'horizon 2030, doit faire l'objet de travaux spécifiques, dans le cadre du SDRIF, eu égard aux problématiques soulevées en terme d'attractivité, de développement économique, d'environnement et, plus largement, de développement durable.

3.5. Développement économique

Le CESR, au travers de son avis du 27 septembre 2006, a rappelé l'importance qui s'attache à la bonne cohérence entre les orientations économiques à long terme et le projet de SRDE, élément majeur du "premier étage" du SDRIF.

- Pour le maintien et le développement de la diversité économique régionale

Le CESR rappelle que l'activité économique est le moteur du développement régional dans la rude compétition livrée au niveau européen et mondial.

Les pôles de compétitivité "labellisés" doivent être de nature à lancer, renforcer ou relancer une dynamique associant recherche, enseignement supérieur et entreprises innovantes ; mais quelle que soit leur capacité d'entraînement sur l'ensemble du tissu économique, et notamment sur les PME, TPE et artisans franciliens, l'effet de leur développement à court et moyen terme ne sera pas suffisant pour transformer le paysage économique francilien. La région a plus que jamais besoin de pôles de croissance diversifiés s'appuyant à la fois sur ses capacités industrielles renouvelées et sur le développement d'une économie résidentielle et des services de toutes natures, en jouant notamment des nouveaux besoins en services de proximité, qui prendront de plus en plus d'importance, au fur et à mesure de la mise en oeuvre du SDRIF (logique de densification et bassins de vie) et du vieillissement relatif de la population.

Dans cet ensemble industriel, une place particulière est à donner au développement des éco-filières, "porteuses de croissance économique et d'emplois", en ligne avec l'ambition régionale en matière d'éco-région.

La Région s'attachera à développer ces activités, notamment dans des zones où ces préoccupations sont déjà présentes (celles, par exemple, marquées par de grands ouvrages de traitement, recyclage de déchets... ou celles qui se préoccupent d'écologie industrielle et de développement des ENR).

La dimension "industrielle" de l'agriculture ne sera pas oubliée, avec les cultures "énergétiques" et le développement fort de l'agroalimentaire (en liaison avec les pôles de compétitivité agro-ressources).

- Pour une meilleure répartition spatiale des activités économiques

Fort de ces orientations, la Région souhaite naturellement une répartition spatiale équilibrée et optimisée de ses activités, étant observé que la période "se caractérise plus que par le passé par une optimisation de l'existant" (voir la Vision régionale p. 75).

C'est pourquoi, **le CESR adhère à l'idée de consolider les pôles économiques existants, attractifs à l'international, en améliorant leur desserte (Villepinte, Roissy, La Défense...), en renforçant leur visibilité** (la mise en place des pôles de compétitivité doit y contribuer) et en les remettant, chaque fois que nécessaire, aux meilleurs standards internationaux.

A cet égard, la situation des quartiers d'affaires est symptomatique avec le débat actuel sur l'extension et la rénovation du quartier de La Défense. **Le CESR exprime son**

accord sur ce projet de rénovation et de développement de La Défense, qui doit rester le premier quartier d'affaires européen.

Cette opération doit s'accompagner du développement corrélatif de pôles tertiaires forts à l'Est (Seine Saint-Denis, Seine et Marne, Val de Marne,...) comme le CESR l'a exprimé en décembre 2004, dans le cadre du rééquilibrage Est-Ouest.

Ces différents développements doivent être assortis de conditions qui respectent la cohérence du "projet régional" : ajustement des infrastructures et moyens de transport, relance des conventions d'équilibre pour assurer à l'échelle de chaque pôle un développement équilibré entre constructions de logements et de bureaux, large place à l'autofinancement par les acteurs, régulation et intervention de la puissance publique (ex : accord sur l'augmentation des surfaces après rénovation des tours, politique d'agrément ...).

Un juste examen des capacités de financement devra permettre une répartition équitable des moyens et contributions des différents acteurs concernés sur ces différents projets.

Une attention particulière est à apporter aux grands pôles d'échanges (aéroports, gares d'interconnexion TGV, grandes plates-formes multimodales...), "sas" de liaisons avec le Bassin parisien, les autres régions françaises, l'Europe et le monde ; leur traitement doit être exemplaire (liaisons, services, aménagement, environnement,...) car, par eux, s'exprime la visibilité, et donc l'identité, francilienne.

Les ambitions stratégiques attribuées au fleuve nécessitent de préserver la capacité industrielle de la Seine (notamment dans le cœur de l'agglomération, par exemple : Gennevilliers, qui va doubler sa capacité, ...) tout en garantissant une bonne insertion environnementale des activités ; ce faisant, le fleuve participera à la dimension « éco-régionale » du territoire francilien, en promouvant aussi les activités économiques de recyclage, d'entreposage du fret fluvial.

- **Pour la défense du leadership francilien en matière de centres d'exposition et de congrès**

Le CESR rappelle en outre la nécessité de maintenir le leadership de "Paris-Ile-de-France" en matière d'organisation de congrès et salons. En ce sens, **les projets de créations ou d'extensions recensés par la CRCI, en particulier celui concernant l'extension du parc d'exposition de Paris-Nord Villepinte, montrent à l'évidence la volonté des porteurs de projets de répondre à ce souci de consolidation du leadership international de l'Île-de-France en la matière.**

- **Les NTIC : un double enjeu de compétitivité économique pour la région et d'égalité culturelle, sociale et géographique pour les Franciliens**

Les NTIC jouent un rôle clé dans l'attractivité des territoires ; aussi la Région pourrait-elle être porteuse d'équité, d'égalité d'accès, de qualité de service et de cohérence territoriale en accompagnant les initiatives de l'Etat et des collectivités locales en matière d'infrastructures de réseau.

Le CESR prône le développement prioritaire du réseau de fibre optique, au plus près des utilisateurs et, sans anticiper sur un "futur service universel", suggère de rendre obligatoire l'installation de fourreaux "fibre optique" pour chaque infrastructure

et opération d'urbanisme nouvelle (routes, voies ferrées, dessertes de quartiers nouveaux...) tout **en appuyant, y compris financièrement par le biais de subventions, la desserte des zones actuellement fragilisées pour réduire les inégalités sociales et territoriales.**

La desserte des pôles de compétitivité, des centres de recherches et d'enseignement, des territoires stratégiques sera assurée aux meilleurs standards internationaux.

La fracture numérique sera d'autant plus réduite que **tous les Franciliens seront incités à utiliser les NTIC**, dans le souci de corriger les inégalités culturelles et sociales (bornes Internet en libre-service, liaisons avec les administrations, dans le cadre du e-commerce).

Le CESR prône la création d'un "pôle technologique" dédié aux NTIC, articulant enseignement, recherche, expérimentations (applications industrielle, commerciale et culturelle).

3.6. Qualité de vie

Le présent article regroupe différents thèmes : santé, culture, tourisme, sports et loisirs, éducation, qui doivent tous contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens "en tout lieu du territoire régional", avec la volonté de participer à la réduction des inégalités sociales et territoriales, et **en prenant appui sur de grands bassins de vie où l'offre de services et d'équipements doit permettre in situ la satisfaction de l'essentiel des besoins de populations locales.**

Au-delà des équipements structurants relevant du SDRIF, **le CESR considère que la plupart des domaines contribuant à l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens doivent faire l'objet d'une approche par "réseau structurant" d'équipements et de services.** Sur ce plan, ce n'est pas l'équipement local qui est en soi structurant, mais le réseau diversifié et réparti d'équipements locaux qui donne toute sa cohérence à l'approche régionale. Telle est l'idée qui doit se développer aux plans du tourisme (en desserrant la prédominance parisienne), du sport (par un maillage des équipements sportifs locaux), de la culture et des loisirs (en recherchant une meilleure répartition et diversité de structures locales) mais aussi en matière de santé, d'éducation et de petite enfance.

- En ce qui concerne le tourisme, le sport et les loisirs

Le CESR rappelle sa proposition de définition et d'adoption d'un "schéma régional d'équipement en installations sportives", devant conduire à la construction géographiquement répartie d'équipements sportifs en tout genre.

Il considère, parallèlement, **que les grands équipements prévus dans le cadre de la candidature de Paris Ile-de-France aux Jeux Olympiques de 2012** (stand de tir de Satory, vélodrome de Saint-Quentin-en-Yvelines, centre aquatique d'Aubervilliers, site nautique de Vaires-sur-Marne) **doivent être réalisés.**

De la même façon, la diversité des populations et de leurs besoins doit favoriser la réalisation, la rénovation, voire l'adaptation, des équipements d'hébergement touristiques, prenant en compte notamment **la mise en œuvre d'une politique sociale du tourisme** concourant aux rééquilibres territoriaux et sociaux au niveau de la région.

Un aménagement de l'espace permettant d'associer activités sportives, touristiques et de loisirs offertes à des publics très divers pourrait être envisagé à partir des BPAL existantes. **Ainsi, par exemple, la BPAL de Saint-Quentin-en-Yvelines pourrait être un territoire de développement concerté d'activités diverses** favorisant la mixité sociale et l'essor économique.

L'accessibilité des équipements et la desserte des différents lieux d'implantation en matière de tourisme, sports et loisirs impliquent nécessairement le développement et le maillage des réseaux de transports collectifs en Ile-de-France.

Le CESR rappelle l'importance qu'il accorde à la valorisation de la voie d'eau, sous toutes ses formes et ses propositions en matière de tourisme fluvial qui doit être encouragé et soutenu par des investissements adaptés.

Enfin, **il constate avec satisfaction que d'importants projets contribuent au rééquilibrage du territoire régional avec la réalisation à l'Est des grands sites touristiques** (Disneyland, Stade de France, Musée d'art contemporain de Vitry...) **et de nouveaux équipements** associant loisirs, sports et culture (Saint-Ouen, le Bourget, Aubervilliers, Val d'Europe...).

Cette politique, au travers notamment de la construction d'équipements de proximité, doit être poursuivie.

- **En ce qui concerne la culture**

Le CESR souhaite que le SDRIF favorise le haut niveau d'attractivité de l'Ile-de-France, en matière de patrimoine ou d'excellence culturelle, connaissant notamment l'impact de l'attrait culturel sur le tourisme francilien.

Par ailleurs, il exprime le vœu d'une meilleure répartition de l'offre culturelle, tant littéraire que scientifique, sur la région, afin de rendre plus effective l'accessibilité de l'ensemble des Franciliens à la culture.

Dans ce cadre, le CESR rappelle sa demande de création d'un "**centre régional du livre et de la lecture**", ainsi que **d'un centre régional du patrimoine et des métiers d'arts** ; il rappelle également la nécessité de concrétiser rapidement la décision de **réalisation d'une grande salle symphonique** ; il souhaite que soit réexaminée l'idée **d'un projet culturel ambitieux sur l'Ile Seguin et que soit poursuivie la réflexion sur le devenir de Villarceaux dans une perspective inter-régionale.**

Tout ceci devant s'inscrire dans une **politique régionale de projets culturels d'ampleur en grande couronne pour rééquilibrer une offre encore trop concentrée sur la capitale** en des lieux choisis en fonction de leur accessibilité, de leur intégration dans de grands bassins de vie, prenant en compte un souci de complémentarité de services, d'équipements d'activités, de zones urbaines et d'espaces naturels, en s'appuyant sur des projets de territoires d'intercommunalités, chaque fois que possible.

Dans cet esprit, les grandes opérations urbaines de réhabilitation, les "quartiers nouveaux" devront être dotés d'équipements polyvalents à dimension culturelle et de loisirs.

La Région gagnerait à mieux coordonner et fédérer les acteurs tant publics que privés du secteur (ARCADI, ARIAM, FRAC...), tout en confiant à un "**conseil du développement artistique et culturel régional**" (CODACRE) le soin de l'observation des réalités culturelles régionales et des propositions des grandes orientations régionales en la matière.

Enfin, ici aussi, la **logique du Fleuve** doit s'imposer en prenant en compte la dimension artistique, culturelle et historique : Oise et impressionnistes ; guinguettes des bords de Marne ; batellerie à Conflans, Ile Saint-Louis à Paris...

- **En ce qui concerne l'enseignement et la recherche**

Le CESR craint, malgré de nombreux atouts, **une fragilisation du positionnement de la Région dans la compétition avec les autres grandes métropoles internationales, en matière d'enseignement et de recherche.**

Aussi, il préconise de grands changements :

pour renforcer l'attractivité des pôles universitaires et de recherche à la fois pour les étudiants et chercheurs français et étrangers,

- avec d'une part, le **développement plus soutenu de la recherche**, axe stratégique fondamental pour l'innovation, **en lien étroit avec les pôles de compétitivité** ;
- avec d'autre part, le **regroupement des Ecoles ou pôles pour avoir la masse critique** en veillant à une répartition territoriale équilibrée (ex. dans le faisceau nord, il serait pertinent d'englober les Universités Paris VIII / XIII, / la Villette / Roissy et le Val d'Oise) ;
- avec, aussi, la **différenciation des pôles** (en étant attentif à la constitution annoncée des PRES) ;
- avec, enfin, **l'amélioration sensible de leur qualité de vie quotidienne** :
 - par des logements adéquats et en quantité suffisante (étudiants, chercheurs),
 - par des lieux de vie favorisant le travail en groupes et les échanges,
 - par des transports en commun facilement accessible et de bonne fréquence.
- Parallèlement, pour renforcer l'adéquation des qualifications et des emplois, **le CESR considère qu'il faudrait développer les sorties de l'enseignement à Bac + 2 (BTS, IUT...) grâce, entre autres, à une augmentation de ce type d'établissement, sur des filières à ouverture professionnelle, et avec une bonne répartition géographique sur le territoire régional.**

Quant aux préconisations à prendre en compte et à approfondir, à partir de ces orientations, dans le cadre du SDRIF, elles s'ordonnent autour :

- des **équipements structurants à construire ou à rénover, à entretenir** (lycées, IUT, CFA, Campus...) ;
- des **services d'accompagnement pour une qualité de vie meilleure** (transports en commun, logements, lieux de vie, aides aux élèves ou apprentis ou étudiants les plus défavorisés...) ;

- de **leur localisation en fonction d'un polycentrisme renforcé**, d'équilibre entre les territoires de la région, voire avec le Bassin parisien, de masse critique des plate-formes d'enseignement et de recherche en lien plus étroit avec les pôles de compétitivité et le tissu économique ;
- des **répartitions des compétences** qui devront évoluer pour que la mise en place de véritables grands pôles différenciés, porteurs d'identité et de reconnaissance au niveau international, se réalise.

Sur ce plan, le projet de CPER 2006–2013 ouvre des perspectives pour les premières années de mise en place du SDRIF révisé ; celles-ci doivent naturellement être élargies dans la perspective des 20 à 25 ans à venir, en adéquation avec la durée du Schéma Directeur.

- En ce qui concerne la **santé**

Le CESR rappelle les larges propositions présentées en la matière, tant dans le rapport que dans l'avis du 20 décembre 2004.

Aussi, se limite-t-il ici à un rappel de ses principales préconisations et à quelques propositions nouvelles.

Il insiste à nouveau sur la nécessité d'une forte rationalisation et simplification des structures, leur mise en réseau, sur l'harmonisation des zonages territoriaux.

Le SDRIF devrait être "intégrateur", dans son volet "santé", des schémas actuellement séparés concernant le secteur hospitalier confié à l'ARH, la médecine libérale, confiée à l'URCAM, la mise en œuvre de la politique de santé publique relevant de l'autorité préfectorale.

Aussi, les liens entre secteur hospitalier, médecine libérale et secteur médico-social doivent être renforcés au travers **d'une politique de réseaux de santé plus structurée et développée.**

Une cartographie de ces réseaux, accessible aux professionnels concernés, serait appréciée, et une commission d'harmonisation des zonages propres à chaque administration sanitaire ou sociale serait à même d'améliorer la lisibilité de l'action publique par les acteurs et la population.

La Commission exprime, par ailleurs, sa demande de **voir la Région Ile-de-France participer à l'investissement hospitalier**, ce qui lui donnerait plus de capacité à agir au niveau de l'ARH et à orienter, dans le sens de l'intérêt régional, les hôpitaux comme "des pôles d'excellence" participant au développement de la recherche, de l'économie et de l'emploi en Ile-de-France.

De plus, au plan démographique et des moyens nécessaires, la question des populations handicapées et des personnes âgées se pose aussi.

La Région doit tout mettre en œuvre pour rattraper son retard d'équipements pour personnes handicapées, par rapport au reste de la France ; il lui faut aussi assurer la coordination d'un secteur déconcentré sur les huit Départements.

Quant aux personnes âgées, si la région Ile-de-France s'avère la plus jeune de France, le volume de sa population conduira à avoir 10 % de sa population âgée de plus de 75 ans en 2030. **Cette situation nécessite, dès à présent, un effort considérable de rattrapage et de développement d'établissements spécialisés** (en particulier, compte tenu du développement de la dépendance, avec l'augmentation de la durée de la vie) et des services, ainsi que de formation de personnel spécialisé.

Enfin, **le CESR réintervient pour que le Conseil Régional apporte une réponse au manque actuel d'attractivité des postes para-médicaux et médico-sociaux (dont il a désormais la responsabilité d'organisation en matière de formation) en favorisant l'attribution de logements sociaux et de services annexes (crèches...)** ; de la même façon, la Région devrait contribuer à corriger les disparités de répartition des professions médicales et para-médicales par des mesures incitatives d'aides à l'installation dans les zones défavorisées.

Article 4. - Pour une approche matricielle de la territorialisation

Le CESR prend acte, avec intérêt, du développement de nombreux projets territoriaux initiés par les départements (schémas départementaux), **les groupements de communes** institutionnalisés ou non (ACTEP, ...), **dans le prolongement des lois Voynet et Chevènement de 1999.**

Parallèlement, le CESR suit avec attention, **le rôle que seront amenés à jouer dans l'approche "territoriale" les cadrans et faisceaux**, au-delà de la dimension "dialogue" attachée à leur création.

Il constate que **l'Etat**, dans son "porter à connaissance", de mai 2006, avec la création récente de trois nouvelles "O.I.N.", **développe une approche opérationnelle territoriale**, dans le droit fil des sites stratégiques du précédent SDRIF et des territoires prioritaires du CPER 2000-2006.

Face à cette diversité d'approches, le CESR rappelle son attachement à la poursuite et à l'achèvement du processus polycentrique francilien.

Il promeut, a cet effet, la reconnaissance entre le cœur d'agglomération et les villes nouvelles, de puissants pôles d'équilibre centrés sur les faisceaux identifiés par la Région.

Il maintient son attachement à la reconnaissance de "territoires stratégiques", faisant l'objet d'actions publiques renforcées, dès lors qu'ils concourent de façon déterminante aux orientations régionales et aux ambitions nationales et internationales en région.

En toutes hypothèses, le recouplement large de ces sites et territoires avec les O.I.N. et les P.I.G. de l'Etat devrait amener au maintien, aux ajustements près, de la plupart des "territoires" opérationnels existants.

Une novation importante, issue des travaux du CESR, réside dans **la reconnaissance du fleuve comme "site stratégique"**. Le CESR s'en félicite en souhaitant que le fleuve reçoive tous les attributs d'une telle désignation.

Il propose de hiérarchiser et ordonner toutes ces approches territoriales en vue d'éviter les superpositions d'actions et de responsabilités, **à partir d'une approche matricielle de la territorialisation, reposant à la fois, d'une part sur le découpage concentrique traditionnel (cœur d'agglomération, première couronne, deuxième couronne et ceinture verte,**

couronne rurale et franges), d'autre part sur la répartition du territoire régional en faisceaux.

Cette approche doit permettre, à partir des grands projets d'infrastructure, des opérations d'intérêt national et régional, des projets de territoire des collectivités territoriales, des spécificités de certaines zones (PNR,...), **d'identifier les zones d'efforts, de mieux localiser les zones "intersticielles"...**; cette analyse doit favoriser la réflexion sur l'implantation de nouvelles infrastructures, zones d'urbanisation, grands équipements « phares », services, activités, avec le souci d'un meilleur équilibre territorial participant à la réduction des inégalités.

Ce croisement doit également favoriser la reconnaissance d'une identité propre à chaque territoire de l'espace francilien. C'est, entre autres, la faible visibilité, interne ou externe, des territoires qui limite leur développement. C'est pourquoi ce travail d'identification et de reconnaissance est essentiel.

Article 5. - La gouvernance : un chantier qui reste à conduire

5.1. Les données à prendre en compte dans l'élaboration du SDRIF

Le CESR constate avec satisfaction que les "données" sensibles dont il souhaitait l'approfondissement en décembre 2004 ont fait l'objet de travaux importants de la part des experts ; ces travaux valident le plus souvent les préoccupations ou propositions émises par lui sur des sujets variés :

- **l'évolution des modes de vie, la déformation de la structure démographique régionale** ayant des incidences sur le nombre et la structure des logements à construire, sur les équipements sanitaires et sociaux, consacrés notamment aux personnes âgées et dépendantes ;
- **la question spécifique de l'immigration** qui suppose, quelles que soient les conditions d'accueil fixées, de traiter l'insertion des populations concernées, au regard de la formation, de l'emploi, de la socialisation dans un "nouveau pays" ;
- **les effets attendus d'une ouverture toujours plus large sur l'extérieur**, avec la nécessité de prévoir les relations avec les régions du Bassin parisien (élargi au Nord-Pas de Calais) et l'Europe du Nord-Ouest ;
- **les effets d'une compétition internationale** qui nécessite le renforcement de l'attractivité francilienne, la primauté des nouvelles technologies, la recherche permanente de l'innovation et des "valeurs ajoutées", ...

5.2. Une sécurité juridique à valider

Le CESR apprécie les travaux réalisés en la matière par l'Etat, notamment au travers du "porter à connaissance" **et par la Région**, au travers de l'annexe 2 du rapport de l'Exécutif sur la Vision régionale, **pour réduire les risques juridiques liés à la multiplicité de procédures, schémas, plans qui se superposent partiellement, au plan des compétences et de leur durée.**

Il demande la plus grande vigilance, notamment en ce qui concerne des dispositions prescriptives du futur SDRIF, face au risque de blocage sur de longues années de projets de toutes natures, pourtant nécessaires au développement de la région et à son attractivité.

Le CESR insiste pour que soit examinée avec la plus grande attention l'approche cartographique qui sera retenue pour le futur schéma.

Il rappelle sur ce plan sa position, exprimée notamment dans son avis détaillé du 27 avril 2006 relatif à la "ceinture verte et autres secteurs péri-urbains en Ile-de-France".

Sous réserve de validation juridique, il souhaite que les espaces soient couverts par une cartographie précise délimitant clairement les communes, l'affectation des sols, ainsi que les fronts urbains ; il promeut une cartographie à échelles multiples : le maintien du 1/150 000^e pour la carte générale et des échelles adaptées aux zones particulières nécessitant une protection particulière : dans ce cadre, il propose de retenir une échelle au 1/50 000^e pour la ceinture verte.

Il confirme sa demande de suppression des zones partiellement urbanisables dites "zones pyjama" ; il n'exclut pas, après validation juridique, une redistribution d'espaces au regard du SDRIF de 1994, dès lors que l'équilibre général au niveau des vocations d'espaces serait sauvegardé : ainsi, des zones urbanisables ou partiellement urbanisables actuelles –et sur lesquelles aucun engagement de construire n'aurait été pris– pourraient changer de vocation, par exemple, pour renforcer des couloirs biologiques, assurer des continuités agricoles ou forestières ; de la même façon, des zones à vocation agricole n'ayant plus d'importance majeure en raison de leurs faibles surfaces ou de leurs difficultés d'accès ou de leurs conditions d'exploitation pourraient être urbanisées.

Afin d'éviter ces situations dans l'avenir la Commission insiste la nécessité de préserver des espaces agricoles et forestiers suffisamment fonctionnels et cohérents pour assurer leur pérennité ; ceci s'exprimant au travers d'un véritable « schéma fonctionnel des espaces naturels ».

Le CESR rappelle également son souhait que le SDRIF soit transcribable dans des SCOT prescriptifs cartographiés au 1/50 000^e ; enfin, il a exprimé le vœu que les collectivités locales puissent ajuster le SDRIF au plan local, dans un délai de 3 ans après son approbation ; passé ce délai, l'Etat, sur proposition motivée de la Région, aurait la responsabilité d'opérer les choix nécessaires.

Enfin, le CESR rappelle son attachement de principe à la dimension prescriptive du SDRIF. Celle-ci pourra d'autant mieux s'imposer que les natures de zones retenues seront clairement définies et que la cartographie pourra en donner une représentation précise.

Le CESR marque son intérêt pour une notion d'"urbanisation conditionnelle" qui lui paraît en ligne avec le parti d'aménagement proposé par la Région (conditions de densité, de desserte, de continuité, d'existence d'un SCOT approuvé...).

De la même façon, il marque le même intérêt pour les notions de "secteurs préférentiels d'urbanisation" ou de "densification", visant par exemple les "nouveaux quartiers urbains", éléments majeurs du parti d'aménagement.

5.3. Principes généraux de financement

L'ampleur même des infrastructures, ouvrages à réaliser, opérations à mettre en œuvre sur la durée du SDRIF, est telle que tous les moyens financiers sont à mobiliser, au plan fiscal, au plan de l'emprunt, au niveau contractuel, au plan de la recherche de fonds extérieurs et

européens avec la recherche de solutions nouvelles, notamment du type "partenariat public-privé" (PPP).

La crédibilité du SDRIF, de ses ambitions affichées, est étroitement liée à la capacité à convaincre qu'une mobilisation financière judicieusement échelonnée sur la durée du Schéma directeur, sur la base d'hypothèses réalistes, est possible.

Dans ce cadre, le CESR propose que le projet de SDRIF prenne en compte, en matière de gouvernance financière, les propositions émises par le Conseil Economique et Social de la République dans son avis du 15 mars 2006 sur « la faisabilité financière des programmes d'infrastructures ».

Le CESR, reprenant ses demandes précédentes, considère que l'opération de révision est l'occasion de se réinterroger sur l'autonomie financière de la Région, les niveaux de pression fiscale aux plans régional et local, les transferts attendus de ressources liées à la poursuite de la décentralisation, sur une péréquation régionale, mais aussi sur une révision de la péréquation nationale en vue de réattribuer à l'Ile-de-France une partie plus équitable des produits de sa propre croissance, sans omettre naturellement la possibilité nouvelle d'emprunts d'équipement à très long terme et le recours aux PPP.

5.4. Outils de pilotage, de suivi et d'évaluation

Le SDRIF révisé, tel qu'il résulte de la loi PASQUA de 1995, suppose un habile équilibre entre prescriptivité et contractualisation (voir rapport de Pierre Moulié "La révision du SDRIF, premières contributions" du 20.12.2004, pp. 38 à 45) qui induit un nouveau type de gouvernance.

L'élaboration – en cours – du schéma permet de "roder" des dispositifs de pilotage dont il conviendra de réaliser le bilan et de tirer enseignement avant même sa mise en oeuvre.

En effet, la révision du SDRIF, à l'initiative de la Région, en association avec l'Etat, mais aussi avec la participation des "personnes publiques associées" (PPA) et de nombreux acteurs publics et privés, collectivités territoriales, mouvements associatifs, met en jeu des relations complexes qui ont justifié un pilotage rigoureux du dispositif.

Le CESR considère que le comité de pilotage mis en place, dans son dispositif restreint ou élargi, a fait la preuve de sa performance, en orientant les travaux lancés depuis juin 2004.

Le CESR suggère qu'avec les adaptations nécessaires, liées au changement de mission (de l'élaboration à la mise en oeuvre) et aux enseignements tirés de l'exercice actuel, le dispositif de pilotage soit maintenu ; il a créé les conditions de meilleure connaissance réciproque, d'échanges et de confiance qui, sans exclure les écarts d'appréciation et les divergences sur les sujets sensibles, créent une forte avancée par rapport à la situation précédente.

Parallèlement, la proposition de la Région de mettre en place une conférence régionale permet d'associer largement les collectivités territoriales à cette gouvernance.

Le CESR constate, d'ailleurs, le développement de ce concept à différentes échelles territoriales : conférence interrégionale pour le Bassin parisien ; conférence régionale et conférences de faisceau ; conférence métropolitaine lancée à l'initiative de la Ville de Paris...

Ce concept correspond bien à la nécessité des dialogues, justifiés par la multiplicité des acteurs et la complexité de sujets traités, mais **il ne doit pas conduire à ralentir par trop l'action**. Il n'induit pas nécessairement les outils de mise en œuvre des orientations, voire décisions à prendre à l'issue des débats, accompagnées de la force juridique et politique qui s'attache à leur réalisation.

Aussi, les acteurs et au premier chef l'Etat et la Région devront réfléchir à une gouvernance réelle qui dépasse le débat et l'accord sur les orientations. C'est à ce prix que le nouveau SDRIF permettra une avancée significative par rapport à celui qui l'a précédé.

Le CESR a rappelé, lors de ses débats sur la Vision régionale, le 8 juin 2006, l'importance capitale qu'il accordait à l'établissement, avant même l'adoption du nouveau SDRIF, d'une structure de suivi et d'évaluation permettant en continu, sans attendre l'époque des bilans, d'apprécier la mise en œuvre du nouveau Schéma directeur, au fur et à mesure de son déroulement.

Ces indicateurs, globaux ou spécifiques, eu égard aux thématiques traitées par le nouveau SDRIF **doivent être partagés entre les différents acteurs**, de telle sorte que les "inputs", d'où qu'ils viennent (notamment en cas de financements multiples) soient pris en compte dans l'évaluation.

A titre d'exemple, les progrès de l'éco-région devront être mesurés, au regard de ceux des grandes métropoles comparables, naturellement : la consommation d'espaces, par nature, localisation, rythme sera suivie ; la construction de logements, dans ses différentes dimensions (localisation, nature...) devra être l'un des sujets majeurs de l'évaluation. Celle-ci aura pour objectif non seulement de mesurer l'avancement de la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, mais aussi et surtout de préconiser les mesures correctrices éventuelles, d'ajuster les objectifs aux nouvelles données de contexte, aux évolutions conjoncturelles...

Les outils actuels (OCEAN), les structures d'études en place (IAURIF...), sont en mesure de permettre cet ajustement à cette mission renforcée et permanente d'évaluation et d'aide au pilotage.

Les indicateurs partagés permettant l'évaluation en continu de la mise en œuvre du SDRIF devront, par leur pertinence et leur transparence, favoriser un bon fonctionnement de la gouvernance.

5.5. Durée et phasage du SDRIF

Le CESR rappelle que **planification et programmation sont complémentaires**. Le SDRIF doit être découpé temporellement, afin de rapprocher et harmoniser les deux démarches.

Deux phases doivent a minima être envisagées : **l'une de glissement tendanciel d'opérations prévues, envisagées ou engagées dans le prolongement du SDRIF de**

1994 et de son bilan, avec l'ajout d'opérations nouvelles à réalisation à court et moyen terme ; une deuxième phase prenant en compte les mutations profondes liées notamment au changement climatique, au renchérissement des énergies fossiles, et aux changements imprévus intervenus dans la première phase.

Un examen à mi-parcours et un bilan en fin de deuxième phase constitueront autant d'occasions de "révision", étant observé que le pilotage en continu et une gouvernance effective conduiront aux ajustements réguliers justifiés par les décalages avec les objectifs ou les évolutions du contexte.

Les calendriers seront harmonisés en tenant compte des autres démarches publiques : CPER (2007–2013), fonds structurels européens, nouveaux schémas à vocation thématique (SRDE, ...), conventions territoriales, ...

Le CESR poursuivra ses "réflexions 2025", horizon retenu dans différents rapports de prospective, afin d'éclairer, sur différents thèmes, les travaux relatifs au SDRIF.

Enfin, le CESR s'interroge sur le devenir, au niveau des réflexions actuelles, du "**Plan régional**" évoqué dans le rapport présenté en juin 2004 (ouverture de la révision du SDRIF, CR18-04 p.13 et p.17) qui évoque la nécessaire articulation entre le Schéma Directeur et le plan régional, de la même façon qu'il cite la démarche "Agenda 21" qui devra irriguer l'ensemble des travaux d'élaboration du nouveau schéma. Ce plan régional devant être adopté en même temps que le Schéma Directeur et sa construction devant résulter de contributions recueillies lors de "l'arrêt du projet de SDRIF", **le CESR souhaite maintenant son élaboration par l'Exécutif régional.**



Table des matières

Article 1. Le champ d'application : la portée de l'avis	6
Article 2. Un "intérêt régional" départiteur des propositions des acteurs : le cadre d'action – la nécessité du projet partagé – l'intérêt régional	6
2.1. Le cadre d'action	6
2.2. La nécessité du projet partagé	7
2.3. L'intérêt régional	7
Article 3. De quelques contributions complémentaires au regard des exigences liées à la mise en oeuvre de l'article L.141.1. du Code de l'Urbanisme	7
3.1. Développement durable et éco-région	7
3.2. Sauvegarde de l'espace francilien : habitat, densification et ville durable	8
3.3. La préservation de l'espace et la valorisation des ressources naturelles	11
3.4. Les infrastructures et moyens de transports	12
3.5. Développement économique	17
3.6. Qualité de vie	19
Article 4. Pour une approche matricielle de la territorialisation.....	23
Article 5. La gouvernance : un chantier qui reste à conduire.....	24
5.1. Les données à prendre en compte dans l'élaboration du SDRIF	24
5.2. Une sécurité juridique à valider	24
5.3. Principes généraux de financement.....	25
5.4. Outils de pilotage, de suivi et d'évaluation.....	26
5.5. Durée et phasage du SDRIF	27