

AVIS N° 2007-10

du 5 juillet 2007

relatif au **projet de SDRIF**
(Schéma Directeur de la Région Ile-de-France)
arrêté par le Conseil régional et soumis à enquête publique
(avis joint au dossier d'enquête en application de l'art. L141-1 du code de l'urbanisme)

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

par Monsieur Pierre MOULIÉ

**CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT**

Jean-Claude BOUCHERAT

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

VU :

- le code de l'urbanisme et notamment son article L 141-1 ;
- les précédents travaux du CESR relatifs à la révision du SDRIF, notamment :
 - le rapport et l'avis 2004-09 du 20 décembre 2004 relatifs aux premières contributions du CESR à la révision du SDRIF,
 - l'avis 2006-07 du 8 juin 2006 sur "Une Vision régionale pour l'Ile-de-France, les orientations de la Région pour la révision du Schéma Directeur",
 - le rapport et l'avis 2006-2 du 12 octobre 2006 relatifs aux contributions complémentaires du CESR dans le cadre de la révision du SDRIF,
 - l'avis 2007-03 du 8 février 2007 relatif au projet de SDRIF présenté par l'Exécutif régional,
- la délibération du Conseil régional n° CR 29.07 du 15 février 2007 arrêtant le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France;
- la lettre de saisine du Président du Conseil régional en date du 10 avril 2007 et les documents constitutifs du projet de SDRIF soumis à l'enquête publique (rapport, carte de destination générale des différentes parties du territoire, évaluation environnementale);

ENTENDU :

- l'exposé de Monsieur Pierre Moulié, rapporteur général, au nom de la Commission de l'aménagement du territoire élargie.

CONSIDERANT :

- que le **Conseil Economique et Social Régional** d'Ile-de-France (CESR) deuxième Assemblée régionale, à caractère consultatif, auprès du Conseil régional **a pour mission de concourir," par ses avis, à l'administration de la Région"**;
- que, **par sa composition en quatre collèges**, comprenant des représentants -des entreprises et activités professionnelles non salariées, -des syndicats de salariés, - des organismes et associations concourant à la vie collective, - auxquels s'ajoutent des personnalités qualifiées désignées par le Préfet de région, **le CESR est largement porteur des aspirations de la société civile francilienne** ;
- qu'à ce titre, **ses avis, par leur ancrage dans le concret et les réalités de terrain, sont pris en compte par le Conseil régional** ;
- que, dans ce cadre, **le CESR est obligatoirement saisi** par le Président du Conseil régional et préalablement à leur examen par le Conseil régional, de tous sujets concernant la vie et le devenir de la Région, et notamment **du projet de plan de la**

Région et de son bilan annuel d'exécution ainsi que de tout document de planification et schémas directeurs qui intéressent la région ;

- que depuis la création du District de la Région Parisienne en 1961, le Comité Consultatif Economique et Social dans un premier temps, le Comité Economique et Social Régional ensuite, puis le Conseil Economique et Social Régional depuis 1992 ont toujours été, par leurs rapports et leurs avis, **au cœur des réflexions et orientations en matière d'aménagement du territoire régional**, du Schéma Directeur de 1965 à celui de 1994 en passant par celui de 1976 ;
- qu'ainsi **il a acquis une réelle légitimité en ce qui concerne les orientations sociales, économiques et environnementales de l'espace francilien**, tout en prenant largement en compte le Bassin parisien, le territoire national, le Nord-Ouest de l'Europe et plus généralement l'ouverture de la Région sur l'international et le monde ;
- que, dans ce cadre, **il a largement participé à l'élaboration du projet de Schéma Directeur soumis à l'enquête publique :**
 - **par ses réflexions sur le bilan à mi-parcours du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006, au travers d'un examen des dix territoires prioritaires** retenus parmi les sites stratégiques du SDRIF de 1994 (contributions et avis de juillet 2003),
 - **par sa participation au Comité de Pilotage du SDRIF** et au Comité de Pilotage élargi, mais aussi par son implication dans les travaux du Comité technique et des groupes d'experts thématiques,
 - **par le partage, avec l'Etat et l'Exécutif régional, du bilan du SDRIF de 1994 et des enjeux du SDRIF à venir,**
 - **par sa participation active aux ateliers thématiques et territoriaux et aux forums, séminaires et instances diverses** tenus dans le cadre de la révision du Schéma Directeur en cours d'élaboration,
 - **par l'importance et la diversité de ses travaux** tant sur des sujets généraux (décentralisation, gouvernance, identité régionale, finances, plans...) que sur des thèmes spécifiques relevant directement du SDRIF (**voir rapports et avis – site : www.cesr-iledefrance.fr**) ;
- que **le présent avis a pour objectif premier d'attirer l'attention** des Franciliennes et Franciliens, ainsi que de l'ensemble des acteurs concernés par l'enquête publique, **sur l'importance et la cohérence systémique du projet** de SDRIF et des documents associés arrêtés par le Conseil régional le 15 février 2007 **mais aussi sur les améliorations nécessaires ou utiles et enfin sur les conditions de réussite d'un Schéma Directeur orientant l'avenir de la région à l'horizon 2030 ;**
- que **le CESR sera à nouveau saisi, à l'issue du processus d'enquête publique**, avant adoption du projet par le Conseil régional et donc avant le lancement du processus final d'approbation par l'Etat.

EMET L'AVIS SUIVANT :

Article 1 - Préambule

Sur l'ensemble des documents arrêtés par le Conseil régional le 15 février 2007 et soumis à l'enquête publique, **le CESR renvoie à son avis** (ci-annexé) **du 8 février 2007** qui articule son appréciation détaillée sur le projet présenté au Conseil régional (donc avant adoption par celui-ci d'un certain nombre d'amendements).

Aussi, le présent avis rappelle-t-il, d'une part, **son accord et ses convergences sur les principes directeurs, défis et objectifs** du projet de SDRIF et, d'autre part, attire l'attention sur quelques observations et réserves relatives à certaines dispositions du projet de SDRIF susceptibles de compromettre l'atteinte des objectifs affichés ; observations et réserves **qui doivent permettre d'orienter les participants à l'enquête publique** sur les questions qu'ils ont à se poser.

Enfin, il tient à **rappeler l'importance de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation**, éléments déterminants de la réalisation et de la réussite du SDRIF.

Article 2 – Accord et convergences sur les principes directeurs du SDRIF

2.1. Bilan du SDRIF de 1994 et enjeux du projet de SDRIF soumis à l'enquête publique

Le CESR rappelle **l'accord intervenu entre l'Etat, l'Exécutif régional et lui-même sur le bilan du SDRIF de 1994 et sur les enjeux du SDRIF** à venir ; cet accord a permis d'ancrer le processus de révision sur des bases partagées entre la Région et l'Etat, condition préalable nécessaire à la construction du futur Schéma Directeur.

2.2. Principes directeurs, défis et objectifs pour une Ile-de-France durable

2.2.1. Le CESR, notamment au travers de son avis du 8 juin 2006 sur "une Vision régionale pour l'Ile-de-France", marque son accord sur les principes directeurs qui structurent le projet de SDRIF :

- en matière d'organisation spatiale et territoriale :
 - le **polycentrisme renforcé et hiérarchisé**, pour un meilleur équilibre territorial intra-régional,
 - le **principe de compacité et d'intensité urbaines**, au travers du thème de la densification, en matière de logements, de services, d'activités et d'infrastructures de transport,
 - le **principe de proximité, d'accessibilité et de mobilité**, donnant priorité, en matière de transport, aux transports en commun et, au plan socio-économique, à un meilleur équilibre habitat-emploi,
 - le **principe d'équité et de solidarité**, prônant un rééquilibrage économique, social et territorial entre Est et Ouest de l'Ile-de-France, entre zones développées et zones carencées ;

- en matière de développement durable :
 - le CESR partage les **principes de durabilité, de robustesse et d'évolutivité** qui sous-tendent le projet et, par conséquent, l'ambition de l'Île-de-France d'être une "éco-région exemplaire" ;
- en matière de construction du Schéma Directeur proprement dit :
 - le **principe de "cohérence systémique"** qui sous-tend l'ensemble des documents soumis à l'enquête publique et structure la relation avec les autres documents (CPER, SRDE, SDAGE...) et les différentes politiques sectorielles régionales; les dits documents devant être a minima compatibles et, chaque fois que possible, complémentaires.

Le CESR attire en particulier l'attention sur la nécessité du maintien de la cohérence au regard des propositions d'amendements qui seraient suggérées au travers de l'enquête publique, cohérence sans laquelle le projet lui paraîtrait compromis.

2.2.2. Le CESR, sur la base de ces principes qu'il fait siens, approuve **les trois défis** qui se posent pour une Île-de-France durable :

- le **défi de la solidarité renforcée**, en favorisant l'égalité sociale et territoriale et en améliorant la cohésion sociale ;
- le **défi de l'adaptation**, en anticipant et en répondant aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et à la raréfaction des énergies fossiles ;
- le **défi de la compétitivité**, en développant son dynamisme économique, permettant de conforter son rayonnement mondial.

2.2.3. Sur ces bases, **le CESR adhère aux cinq objectifs structurants** retenus dans ce projet, à savoir :

- viser la **construction de 60.000 logements par an en moyenne** pour offrir un logement décent à tous les Franciliens ;
- **doter le territoire régional, de façon répartie et, chaque fois que possible, par une approche en " réseau structurant", d'équipements et de services de qualité ;**
- **préserver, restaurer et valoriser les ressources naturelles ;** permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- **stimuler l'activité économique, accueillir l'emploi et garantir ainsi le rayonnement international ;**
- enfin, **promouvoir une nouvelle politique de transports** au service du parti d'aménagement.

2.3. Le parti d'aménagement

Le CESR approuve le parti d'aménagement qui inscrit le projet de SDRIF "dans la continuité de l'aménagement régional fondée, depuis les années soixante, sur le renforcement du polycentrisme". Dans ce cadre, il approuve l'objectif des vingt cinq prochaines années "d'achever la structuration de la métropole régionale".

Il prône le principe d'une double approche de l'aménagement régional prenant en compte l'approche traditionnelle concentrique, identifiant un cœur d'agglomération (zone dense), une ceinture verte et des territoires ruraux et inter-régionaux d'une part, **et d'autre part, l'approche nouvelle par faisceaux**, permettant de mieux "sectorialiser" les efforts d'aménagement ("l'objectif est que chaque faisceau offre pour sa population le même niveau de développement et le même niveau d'offre métropolitaine").

Le CESR approuve l'intégration, dans le document, de la dimension "**Bassin parisien**" élargi à la région Nord-Pas-de-Calais, en prenant en compte l'inscription de l'Île-de-France dans l'Europe du Nord-Ouest.

Le CESR marque sa **satisfaction, au plan des principes, de l'affichage d'une "géographie stratégique et prioritaire"** identifiant des territoires stratégiques moteurs du développement, parmi lesquels se trouvent les villes nouvelles et les opérations d'intérêt national (OIN) et des sites prioritaires de rééquilibrage, sur lesquels les efforts de l'action publique doivent porter.

Il se félicite de la prise en compte spécifique, dans le projet présenté, du fleuve comme "**site stratégique, élément fédérateur du projet spatial régional**", reprenant ainsi ses propres préconisations développées dans son avis du 3 juillet 2003 sur "les territoires prioritaires du CPER 2000-2006".

2.4. L'accord sur la méthode

Le CESR approuve dans ses grandes lignes le processus de révision engagé par la Région en juin 2004 ; il marque sa satisfaction sur l'effort de construction participative du projet qui a permis aux acteurs concernés, tant publics que privés, tant collectifs que particuliers (au travers notamment de la consultation citoyenne) de s'exprimer tout au long de l'élaboration du projet, notamment lors des ateliers thématiques et territoriaux, séminaires, conférences et forums.

Ce processus largement itératif a permis de cheminer, jusqu'à l'arrêt du projet de SDRIF par le Conseil régional le 15 février 2007, en acceptant inflexions, amendements, enrichissements, tout en conservant la nécessaire cohérence d'ensemble qui s'impose dans le cadre d'un schéma directeur à l'horizon 2030. **Le CESR considère que ce processus permet d'aborder l'enquête publique dans des conditions favorables.**

Article 3 – De quelques observations et réserves du CESR par rapport au projet de SDRIF soumis à l'enquête publique

3.1. Sur le projet spatial régional et la géographie stratégique et prioritaire

3.1.1. Le principe de densification qui doit s'appliquer à l'ensemble des zones urbaines et la forte protection corrélative des zones rurales, boisées et naturelles risquent de développer, si l'on n'y prête pas attention, un renforcement des déséquilibres entre la zone dense, le cœur d'agglomération bien structuré et bien desservi par les transports et les grands territoires hors agglomération centrale. Dans ces derniers, la qualité de vie devra impérativement s'accompagner d'une forte dynamisation des pôles de

centralité, d'un renforcement des complémentarités, des synergies et réseaux entre pôles, d'un développement vigoureux de l'intercommunalité...

Les services de proximité, la création de bassins d'emploi autour des pôles et bassins de vie contribueront à fixer la population et à réduire les migrations alternantes.

3.1.2. Le CESR constate que de nombreuses hypothèses proposées dans le projet (constructions neuves par zone, répartition et diversification des logements sociaux et loi SRU, densités par zone, répartition de l'emploi et taux d'emploi, surfaces des différents types d'espaces, secteurs d'urbanisation et conditions...) doivent largement s'apprécier au plan local.

Aussi attire-t-il l'attention sur la **nécessité de s'assurer de la cohérence de ces hypothèses entre elles** et, par voie de conséquence, de la faisabilité réelle des projets. Tel est le cas par exemple en matière de **capacités constructives par zone** au regard des surfaces réellement disponibles ; tel est aussi le cas en matière de **taux d'emploi** au regard en particulier des possibilités de mobilité, des projets de transports en commun à réaliser et du développement économique escompté.

3.1.3. Il conviendra de s'assurer **que les perspectives retenues par faisceau concourent réellement aux rééquilibrages** sociaux et territoriaux attendus, condition essentielle de réussite à terme du SDRIF proposé.

D'autre part, alors que le SDRIF de 1994 faisait largement l'impasse sur la situation propre de Paris dans le développement régional, il conviendra de **s'assurer que la prise en compte de l'ensemble de Paris au niveau de chacun des faisceaux** (qui conduit artificiellement à une population par faisceau de 3 à 4 millions d'habitants) ne conduit pas, de facto, à diluer son poids spécifique et sa relation avec les collectivités territoriales de la première couronne dans le projet régional, alors que son rôle d'entraînement est majeur.

Parallèlement, il conviendra de **s'assurer de la prise en compte** (et donc de la compatibilité et de la complémentarité des projets) d'une part **des opérations d'intérêt national (OIN)**, d'autre part **des projets de territoire** (tant des Départements que de ceux des intercommunalités) qui présentent un intérêt régional.

3.1.4. Le CESR laisse aux acteurs locaux concernés le soin de débattre de **l'emplacement et de la taille des "pastilles"** retenues en ce qui concerne les secteurs d'urbanisation, de la même façon qu'il appelle à un examen détaillé des conditions d'urbanisation proposées pour les secteurs d'urbanisation conditionnelle, dont la durée d'application devrait être strictement limitée.

Il rappelle la **nécessité d'assortir les processus d'urbanisation et de densification des conditions** suivantes : proximité et densité suffisante des réseaux et moyens de transport, qualité des projets d'aménagement urbain et prise en compte des démarches HQE : activités économiques, équipements et services de proximité évitant saturation et déplacements excessifs ; espaces naturels imbriqués à l'aménagement urbain...

3.2. Sur l'attractivité et l'accès national et international à la région

3.2.1. En ce qui concerne l'accueil du transport aérien en Ile-de-France, **le CESR confirme ses positions exprimées dans son avis du 8 février 2007.**

Il attire l'attention sur le fait que **le projet de SDRIF** amendé par le Conseil régional et mis à l'enquête **publique présente deux inexactitudes** : l'une concerne la période de couvre-feu d'Orly ; l'autre concerne une prétendue limitation du trafic à Roissy. Ces erreurs doivent être corrigées.

Pour Roissy, la limitation de la croissance -l'exemple vécu à Orly depuis 1968 le montre- aurait pour conséquence une perte d'attractivité. Or le projet de SDRIF a l'ambition de renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France, d'y accueillir l'emploi, de stimuler l'activité économique et d'en garantir le rayonnement international. Le CESR attire l'attention sur la nécessité de mettre en cohérence ces objectifs du SDRIF et l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens, qui passe par la poursuite de la politique de réduction des nuisances entreprise depuis plus de dix ans par les acteurs du transport aérien, par la maîtrise de l'affectation des sols autour des aéroports et par l'accélération des programmes d'insonorisation des logements.

Le hub installé à Roissy est utile au transport aérien national et international; si des contraintes, notamment environnementales, devaient limiter son développement, le CESR rappelle à nouveau, pour y faire face sans attendre, compte tenu des délais de réalisation, la **nécessité de l'étude des besoins d'une troisième plate-forme à l'échéance du SDRIF.**

3.2.2. Le CESR rappelle enfin la **nécessité d'améliorer la desserte des aéroports notamment par les réseaux TGV** et renouvelle sa demande de **réalisation du projet de CDG-Express**, éventuellement prolongé à la Gare Saint Lazare, et d'amélioration simultanée du RER B.

3.3. Sur les infrastructures de transport et l'achèvement du réseau structurant d'autoroutes et de routes principales

3.3.1. Le CESR confirme la position qu'il a déjà exprimée, notamment dans son avis du 8 février 2007, quant à ses réserves sur le principe du "**phasage des opérations**" exprimé dans le projet de SDRIF.

Il constate que les débats intervenus au Conseil régional les 14 et 15 février 2007 et les amendements retenus ont eu pour conséquence d'anticiper un certain nombre d'opérations, renforçant ainsi la **nécessité de préciser les critères de "priorité"**.

Il estime que **ce phasage, même sommaire, est trop précis**, dès lors que le projet de SDRIF n'aborde pas la question des moyens, notamment financiers, pour réaliser les opérations inscrites.

Il regrette que le projet n'ait pas plutôt mis en avant des considérations d'urgence à engager telle ou telle opération, donnant ainsi plus de souplesse à un inter-classement chronologique.

Dans cet esprit, le CESR considère que **le projet aurait pu mettre davantage l'accent sur l'intérêt de développer prioritairement les infrastructures**

nécessaires pour accompagner la densification et celles destinées à dynamiser les développements urbains.

3.3.2. Le CESR constate que **les amendements** au projet de SDRIF **adoptés les 14 et 15 février** par le Conseil régional **ont eu pour conséquence d'augmenter le nombre des infrastructures et autres investissements prévus** par le projet initial alors qu'il avait déjà attiré l'attention sur le caractère de catalogue d'opérations le plus souvent d'intérêt local dont la réalisation, compte tenu de son ampleur, serait compromise par l'absence des financements nécessaires.

3.3.3. En matière de desserte ferrée, le CESR note l'inscription de deux nouveaux projets d'extension du RER jusqu'à Meaux (RER E) et Saint-Mard (RER B) non étudiés jusqu'à présent.

Sans se prononcer sur l'intérêt et l'opportunité de telles opérations, le CESR considère qu'elles devront être examinées également **dans le cadre de la redéfinition des missions du champ couvert par le réseau RER.**

3.3.4. Le CESR voit apparaître, à l'occasion du débat sur le futur schéma directeur, l'accord sur la **réalisation d'une voie dédiée bus sur l'autoroute A.10** pour le TCSP de Briis-sous-Forges à Massy. Bien qu'intéressé par l'idée d'une telle démarche, il s'interroge sur la faisabilité de cette proposition.

3.3.5. Le CESR approuve l'acceptation par le Conseil régional, les 14 et 15 février 2007, des projets de l'Etat en matière **d'infrastructures routières** (liaison MEAUX-MELUN et doublement de la RN 36 entre l'A.4 et l'A.5) et rappelle sa position favorable aux autres projets routiers de l'Etat cités dans son avis du 8 février 2007 (bouclage de l'A 104 et prolongement de l'A 12) ;

3.3.6. Le CESR approuve les dispositions retenues en ce qui concerne les **franchissements de la Seine**, à l'exception des limites apportées au projet de franchissement à VIGNEUX qui, en excluant les poids lourds, risquent, avec les autres contraintes pesant sur le secteur, de compromettre le projet portuaire de VIGNEUX.

3.4. Sur l'effort ambitieux de construction neuve dans le cadre du principe de "densification raisonnée"

Le CESR 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'objectif de 1,5 million de logements à construire d'ici 2030.

Les principales observations demeurent :

3.4.1. sur la capacité réelle d'accueil des 60.000 logements par an, en tenant compte des objectifs de la densification, de la nécessité de la cohérence exigée au titre du parti d'aménagement (proximité des transports, présence d'équipements et services, développement économique et emplois...) et du souci réaffirmé de renforcer la mixité sociale, en sachant que l'ouverture à l'urbanisation ne conduit pas ipso facto les collectivités territoriales à s'inscrire spontanément dans le respect des objectifs régionaux et départementaux en la matière ;

3.4.2. sur la nécessaire répartition à réaliser entre objectifs du secteur aidé et créations du secteur privé, étant observé qu'il doit s'agir de constructions supplémentaires en logement social, et non de simples transferts d'un parc de logements à un autre par acquisition-amélioration ;

3.4.3. sur la mise en œuvre des exigences de la loi SRU ; sur leur dépassement avec l'objectif global affiché de 30 % de logements sociaux ; sur la contribution réelle de tous les territoires et collectivités locales à l'effort de construction, en tenant compte des retards actuels constatés au regard de la loi, avec le souci du rattrapage, au moins au niveau des intercommunalités.

Dans ce cadre, le CESR propose, dans un souci de cohésion sociale territoriale réaffirmée, que, d'une part, l'effort en matière de construction de logement social soit concentré sur les communes qui n'atteignent pas aujourd'hui les 20% imposés par la loi SRU et que, d'autre part, l'effort de diversification (logement intermédiaire, accession à la propriété) porte en priorité sur les communes déjà dotées de 20% de logements sociaux ;

3.4.4. sur le rôle d'impulsion et d'accélération des établissements publics fonciers, régional ou départementaux, dans la régulation du marché foncier et par voie de conséquence au niveau du marché immobilier, public et privé ;

3.4.5. sur l'effet d'entraînement des "appels à projets", des expérimentations et du lancement des "quartiers-vitrine", en s'assurant de leur inscription géographique dans les indispensables rééquilibrages territoriaux ;

3.4.6. sur les nécessaires évolutions législatives évoquées dans le projet, qui rendent de ce fait, dès le départ, sa réalisation très dépendante de facteurs extérieurs ;

3.4.7. sur la nécessité, enfin, d'un tableau de bord permettant un suivi en continu, au plan régional, départemental et -au moins- intercommunal, des réalisations au regard de l'objectif.

3.5. Activité économique et rééquilibrages

3.5.1. Le CESR confirme ses propositions exprimées dans son avis du 8 février 2007 (article 7 : « accueillir l'emploi, stimuler l'activité économique et commerciale, renforcer l'attractivité et le rayonnement international »), rappelle que le SDRIF doit contribuer à la croissance de l'activité économique et souligne que les restrictions posées à l'urbanisation économique sont de nature à freiner le développement économique durable et à la création d'emplois ;

3.5.2. Il souhaite attirer l'attention sur trois points particuliers :

- d'une part, dans le cadre du nécessaire rééquilibrage Est-Ouest, le souci de **contrebalancer le renforcement prévu par l'Etat du quartier phare de la Défense** pour lui conserver sa place de premier quartier d'affaires européen, par un fort développement de quartiers d'affaires et pôles tertiaires sur la couronne Nord-Est et Sud-Est, en Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne et Val-de-Marne ;
- d'autre part, **il appuie le développement de la place financière et économique de Paris**, face à la concurrence internationale de Londres et de Francfort ;
- enfin, le CESR approuve **le concept de " Territoires moteurs de développement économique" et la désignation de "Territoires de recherche et d'innovation"**. Il souhaite que le SDRIF fasse clairement ressortir leur organisation en réseau et leur déploiement équilibré sur le territoire régional.

3.6. Sur le développement d'équipements et de services de qualité

Le CESR s'est largement exprimé sur ce plan dans ses avis antérieurs et notamment dans celui du 8 février 2007.

3.6.1. Il considère qu'il faut **s'assurer de la conformité des projets** de nouvelles implantations, relatives notamment aux secteurs du haut débit, du commerce, de l'enseignement, du tourisme, de la culture, du sport, des loisirs et de la santé, **aux besoins de rééquilibrage territorial**, en vérifiant qu'ils se situent sur des sites bien desservis en transports en commun ; à défaut, que la desserte en transports en commun existante est adaptée pour en favoriser l'accès.

On vérifiera que les grandes opérations d'urbanisation sont bien accompagnées des équipements et services nécessaires à la population à venir et, chaque fois que possible, par anticipation.

On s'assurera que les localisations retenues favorisent l'économie en espace et en énergies, et que, chaque fois que possible, la polyvalence des équipements est retenue.

3.6.2. On s'assurera également, dans l'implantation répartie, de la prise en compte des projections démographiques, notamment pour les populations les plus fragiles (personnes âgées, jeunes, populations immigrées, personnes handicapées...) pour les équipements spécifiques les concernant (par ex. résidences pour personnes âgées, logements étudiants, accueil et intégration des populations immigrées...).

3.6.3. La prise en compte des nécessités du développement durable doit être vérifiée, notamment pour le traitement des déchets : effort de réduction des volumes, adaptation des capacités de traitement, diversité des filières de traitement et de recyclage....

Une lecture attentive de l'approche par faisceaux doit permettre ces validations.

3.7. Sur l'ambition d'être la première Eco-région d'Europe

3.7.1. La Région Ile-de-France fait du développement durable la **colonne vertébrale de son projet de schéma directeur.**

Avec le développement économique, intimement lié au progrès social, l'environnement constitue un élément majeur de la politique régionale, avec des orientations fortes en matière de préservation, de restauration et de valorisation des ressources naturelles et une protection renforcée, déjà bien établie, des espaces agricoles, naturels et forestiers ainsi que de la biodiversité.

Le CESR, au travers de ses quatre avis précédents des 20 décembre 2004, 8 juin et 12 octobre 2006 et 8 février 2007, **a fait part de sa position favorable sur ces orientations** prenant en compte, par anticipation, le changement climatique attendu, la raréfaction et le renchérissement des énergies fossiles.

3.7.2. Toutefois, s'il se félicite que figure dans le projet de SDRIF l'évaluation environnementale prévue par la législation et que le tout soit soumis à l'enquête publique, il regrette qu'au regard de l'ambition affichée de faire de l'Ile-de-France la première Eco-région d'Europe, **l'évaluation environnementale proposée ne soit pas plus ambitieuse.**

Il observe en effet qu'il **s'agit d'une auto-évaluation qui gagnerait en crédibilité si elle était validée par un audit externe** ; il constate que le document, bien que volumineux, reste perfectible sur les critères retenus, sur les incidences prévisibles, sur les mesures de compensation, sur le suivi de l'évaluation et sur les méthodes retenues pour la mise en œuvre du SDRIF. A titre d'exemple, **des scénarios auraient pu être proposés** en matière de transports et d'infrastructures au regard de renchérissements de plus en plus élevés des énergies fossiles affectant les déplacements et les activités économiques. De telles approches par scénarios auraient pu être réalisées au regard d'augmentations de la température moyenne en Ile-de-France.

Aussi recommande-t-il que ce travail d'évaluation soit approfondi, enrichi et actualisé périodiquement (notamment à partir d'éco-bilans réguliers sur les éléments environnementaux du SDRIF) de manière à ce que, grâce à des données incontestables, l'environnement soit encore mieux pris en compte dans le développement de l'Ile-de-France.

3.7.3. Le CESR suggère qu'un tableau de bord "développement durable" permette de s'assurer, à partir de données communes et collectées dans des régions ou collectivités comparables à l'Ile-de-France, **de la réalité de l'affirmation "première Eco-région d'Europe"** ou, à défaut, de créer rapidement les conditions pour y parvenir.

Il rappelle son souhait de voir mis réellement en place, dans ce cadre, l'Agenda 21 régional accepté dans son principe.

Article 4 – Les conditions de la réussite

Le CESR attire l'attention de l'ensemble des acteurs concernés par l'enquête publique sur les risques de fragilisation du Schéma Directeur dans sa mise en œuvre, ce qui suppose de :

4.1. renforcer la sécurité juridique des documents constitutifs du SDRIF

4.1.1. Mieux identifier les éléments prescriptifs du dossier soumis à enquête publique ; quelle que soit leur qualité, **les documents présentés**, en raison de leur volume, **rendent difficile un repérage exhaustif des orientations directement opposables aux documents d'urbanisme**, même si celles-ci sont principalement contenues dans les parties 2 et 3 du rapport.

La liaison opérée entre textes et cartes a certes pour objectif de faciliter l'interprétation des documents cartographiques ; il n'empêche **qu'une présentation trop détaillée favorise les difficultés d'interprétation et de mise en œuvre et est source de contentieux potentiels**. Dès lors, les développements strictement prescriptifs pourraient être identifiés et repérés (type de caractères, couleur, encadré...) dans le document final.

Par ailleurs, **le CESR approuve l'importance accordée à la contractualisation** à venir pour la mise en œuvre du SDRIF, entre les nombreux acteurs mobilisés pour sa réussite.

4.1.2. disposer d'une cartographie plus détaillée et donc plus précise :

S'il apprécie le passage d'une échelle du 1/300.000^{ème} au 1/200.000^{ème}, **le CESR confirme sa demande d'une échelle plus lisible (1/50.000^{ème}) pour les zones sensibles** (ceinture verte par exemple) ; un même et seul degré de précision n'étant pas nécessaire pour tous les territoires et thématiques concernés.

Nonobstant ces observations, une bonne lecture des limites communales sur la carte, conforme aux propositions du CESR, doit permettre une bonne interprétation locale de la carte et une bonne appréciation de l'ensemble du document pour l'établissement des futurs documents d'urbanisme locaux (SCOT, PLU), rendant ainsi effectif le caractère prescriptif de la cartographie.

4.1.3. Mettre en cohérence le SDRIF avec les autres documents majeurs : CPER, SRDE, SDAGE, SROS...

S'il n'appartient pas au SDRIF lui-même de postuler que tous les schémas devront être mis en cohérence avec ses propres orientations, il conviendra toutefois de **s'assurer de la compatibilité, de la complémentarité et de la cohérence** de ces différents documents au regard de la "Vision Régionale" et des orientations du SDRIF.

4.2. Articuler ambition du SDRIF et capacité financière des acteurs

Le CESR attire l'attention sur la multiplicité et la diversité des projets pris en compte dans le SDRIF, renforcées suite aux amendements adoptés en Conseil régional les 14 et 15 février 2007 et favorisées par la large consultation ouverte au-delà des personnes publiques associées.

Conscient que les capacités financières existantes ou envisagées de la Région (notamment suite à d'importantes modifications à caractère législatif sur lesquelles elle n'a pas prise) ne permettront pas la réalisation d'ici 2030 de tous les projets inscrits dans le projet de SDRIF, **le CESR renouvelle ses recommandations :**

- d'une part de mise en œuvre d'une méthodologie de priorisation des projets, au-delà de la simple référence à un phasage des opérations, en introduisant un critère d'urgence prenant en compte les objectifs majeurs du SDRIF et le bilan du SDRIF précédent, qui fait ressortir des opérations non encore réalisées (cas par exemple des tangentes ferrées) ;

- d'autre part, d'expérimentation et de développement de nouveaux modes de financement (par exemple les Partenariats Publics Privés), sans omettre la nécessité d'une réflexion approfondie sur de nouveaux financements en s'appuyant, en particulier, sur des travaux récents comme ceux du Conseil Economique et Social de la République (voir avis du 15 mars 2006).

4.3. Disposer d'une gouvernance adaptée à l'ampleur du nouveau SDRIF

Au-delà des rôles institutionnels respectifs des différentes collectivités publiques et de leurs regroupements, **le CESR exprime le souhait d'une animation et d'une gouvernance spécifique quant à la mise en œuvre du SDRIF.**

4.3.1. Dans son avis du 8 février 2007, il approuve le maintien, en l'adaptant à sa nouvelle mission, du Comité de pilotage ; il approuve, de la même façon, le principe de création des "conférences territoriales".

4.3.2. Il insiste pour que, sans attendre la fin du processus d'approbation du Schéma Directeur, **l'Exécutif régional et l'Etat en région élaborent les outils et méthodes de pilotage, de suivi et d'évaluation**, avec la mise en place d'indicateurs permettant de suivre, domaine par domaine, de façon périodique, l'avancement de la réalisation des opérations, mais aussi les éléments de contexte (sociaux, économiques, environnementaux...) susceptibles d'avoir une influence sur les résultats escomptés et donc sur la nécessité de réajuster objectifs et moyens pour les atteindre.

Article 5 – L'avenir

Le CESR sera attentif à l'expression des Franciliens et des acteurs publics et privés dans le cadre de l'enquête publique, de même qu'il sera à l'écoute du rapport qui en sera fait.

Il examinera avec la même attention les observations du ministère en charge de l'environnement sur le document "évaluation environnementale du projet de SDRIF".

Enfin, **il exprime le souhait que le travail considérable réalisé depuis l'ouverture de la procédure par l'ensemble des acteurs concernés soit poursuivi** et que, à l'issue de l'enquête publique, et après réexamen par le Conseil régional, le projet définitivement approuvé par le Conseil régional puisse être transmis au Conseil d'Etat, en vue de son approbation par décret, pour un début d'application rapide, en ligne avec les défis retenus et les orientations de développement et d'aménagement approuvées.