

**RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE
RELATIVE
AU PROJET DE REVISION
DU
SCHEMA DIRECTEUR
DE LA
REGION ILE-DE-FRANCE**

...

Enquête publique du 28 mars au 14 mai 2013 inclus

**RAPPORT, AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION
D'ENQUÊTE**

Septembre 2013

F. NAU : PRESIDENT

C. MARETTE : MEMBRE

L. DUQUESNE : MEMBRE

J.P. REDON : MEMBRE

J.Y. TAILLE : MEMBRE

M. LINET : MEMBRE

C. TRUCHOT : MEMBRE

G. DAVENET : MEMBRE

P. MILLARD : MEMBRE

Y. BARATTE : SUPPLEANT

P. PELATAN : SUPPLEANT

SOMMAIRE

CHAPITRE I : GENERALITES	13
1.1 <i>Préambule</i>	<i>14</i>
1.2 <i>L'environnement juridique de l'enquête et du projet</i>	<i>15</i>
1.2.1 L'évolution du contexte législatif et réglementaire de la révision du SDRIF.....	15
1.2.2 L'association avec l'Etat	16
1.2.3 Les objectifs et le contenu du Schéma	16
1.2.4 Les compatibilités avec les autres documents PGRI, Schémas de services collectifs, SRCE, SRCAE, Chartes des PNR	17
1.2.5 Le Grand Paris, la Territorialisation de l'offre de logements (TOL), et la loi de modernisation de l'Agriculture et de la Pêche	18
1.2.6 Le respect des servitudes d'intérêt général, des Projets d'intérêt général et des Opérations d'intérêt national (OIN).....	19
1.2.7 La procédure d'élaboration, de consultation et d'approbation du SDRIF	19
1.2.8 Les effets sur les plans régionaux, les projets et les documents d'urbanisme locaux	20
1.2.9 L'enquête publique	21
1.3 <i>L'objet de la présente enquête.....</i>	<i>24</i>
CHAPITRE II: PRESENTATION DU PROJET DE REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR D'ILE-DE-FRANCE	25
2.1 Introduction	27
2.2 <i>Fascicule 1 : Vision régionale</i>	<i>27</i>
2.3 <i>Fascicule 2 : Défis, projet spatial régional, objectifs.....</i>	<i>29</i>
2.3.1 Les défis : favoriser la transition sociale, économique et environnementale de l'Ile-de-France.....	29
2.3.2 Le projet spatial régional : Ile-de-France 2030	31
2.3.3 Améliorer la vie quotidienne des Franciliens.....	34
2.3.4 Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France	37
2.3.5 Les Territoires d'intérêt métropolitain (TIM)	41
2.4 <i>Fascicule 3 et 3 bis Orientations réglementaires et Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)</i>	<i>52</i>
2.4.1 Relier et structurer.....	53
2.4.2 Polariser et Équilibrer.....	54
2.4.3 Préserver et valoriser	57
2.5 <i>Fascicule 4 : Évaluation environnementale.....</i>	<i>59</i>
2.5.1 L'état initial et tendanciel de l'environnement.....	59
2.5.2 L'analyse des incidences.....	59
2.5.3 La justification des choix	60
2.5.4 Les principaux éléments de l'évaluation environnementale	60
2.6 <i>Fascicule 5 Propositions pour la mise en œuvre.....</i>	<i>61</i>
CHAPITRE III : AVIS DE L'ETAT, DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA) ET DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	63
3.1 <i>Avis de l'Etat</i>	<i>65</i>
3.1.1 La note d'enjeux de l'Etat.....	65

3.1.2 L'avis de l'Etat.....	65
3.2 Avis des personnes publiques associées (PPA).....	67
3.2.1 L'avis du Conseil Economique et Social (CESER).....	67
3.2.2 L'avis du Conseil de Paris.....	72
3.2.3 L'avis du Conseil général de Seine-et-Marne.....	74
3.2.4 L'avis du Conseil général des Yvelines.....	82
3.2.5 L'avis du Conseil général de l'Essonne.....	85
3.2.6 L'avis du Conseil général des Hauts-de-Seine.....	90
3.2.7 L'avis du Conseil général de Seine-Saint-Denis.....	94
3.2.8 L'avis du Conseil général du Val-de-Marne.....	97
3.2.9 L'avis du Conseil général du Val d'Oise.....	105
3.2.10 L'avis des Chambres de commerce et d'industrie.....	108
3.2.11 L'avis des Chambres d'agriculture.....	112
3.2.12 L'avis des Chambres de métiers et d'artisanat.....	114
3.3 L'avis de l'Autorité environnementale (Ae).....	118
Synthèse de l'avis.....	118
Avis détaillé.....	119
1 Contexte de préparation du projet de SDRIF et enjeux environnementaux.....	120
2 Analyse de l'évaluation environnementale, et de la prise en compte des enjeux environnementaux par le SDRIF.....	123
CHAPITRE IV: ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	141
4.1 La désignation de la commission d'enquête.....	143
4.2 La mise en place de la commission.....	143
4.3 La préparation de l'enquête.....	143
4.4 L'arrêté d'organisation de l'enquête.....	144
4.4.1 Le siège de l'enquête.....	144
4.4.2 Les lieux d'enquête.....	144
4.5 Le dossier d'enquête.....	145
4.5.1 La composition du dossier d'enquête.....	145
4.5.2 La consultation du dossier.....	146
4.6 La durée de l'enquête publique.....	146
4.7 Les permanences.....	146
4.7.1 L'organisation des permanences.....	146
4.7.2 Les dates des permanences.....	146
CHAPITRE V : DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	149
5.1 L'information du public.....	151
5.1.1 Les mesures de publicité légales.....	151
5.1.2 Les mesures d'information complémentaires.....	152
5.2 Les mesures complémentaires décidées en cours d'enquête.....	153
5.3 La prolongation de l'enquête.....	153
5.4 Le déroulement des permanences.....	154
5.4.1 La mise en place des permanences.....	154

5.4.2 En conclusion.....	156
5.5 La clôture de l'enquête.....	157
5.6 Le recueil des registres d'enquête, des observations déposées par internet et par courrier.....	157
5.7 Commentaires de la commission sur le déroulement de l'enquête.....	157
5.7.1 Au niveau de l'information.....	157
5.7.2 Au niveau du site dédié à l'enquête publique.....	158
5.7.3 Au niveau du dossier d'enquête.....	158
5.7.4 Au niveau des lieux d'enquête.....	158
5.7.5 Les entretiens avec les élus.....	159
5.7.6 Les interlocuteurs de la commission.....	159
5.7.7 Les réunions de la commission.....	159
CHAPITRE VI : EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	161
6.1 La méthode de recueil et d'analyse des observations.....	162
6.1.1 Les observations recueillies.....	162
6.1.2 La méthode.....	162
6.1.3 Les thèmes.....	162
6.2 Les pétitions.....	163
6.3 Les avis globaux exprimés.....	164
6.4 Les observations déposées sur le registre dématérialisé ouvert sur le site dédié au projet.....	164
6.4.1 Les auteurs des observations.....	164
6.4.2 Le tableau d'ensemble des observations déposées sur le registre dématérialisé.....	164
6.4.3 La répartition géographique des observations.....	166
6.4.4 L'ordre des thèmes par zone géographique.....	166
6.4.5 L'ordre des thèmes selon les différents publics.....	167
6.5 Les observations inscrites dans les registres des lieux d'enquête.....	167
6.5.1 Les auteurs des observations.....	168
6.5.2 Le tableau d'ensemble des observations déposées sur les lieux d'enquête.....	168
6.5.3 La répartition géographique des observations.....	170
6.6 Les observations adressées par courrier au Président de la commission d'enquête.....	171
6.6.1 Les auteurs des observations.....	171
6.6.2 La répartition géographique des observations.....	171
6.6.3 Le tableau d'ensemble des observations déposées par courrier.....	171
6.6.4 L'ordre des thèmes selon les différents publics.....	173
6.7 La récapitulation des observations.....	173
6.7.1 Les auteurs des observations.....	174
6.7.2 La répartition géographique des observations.....	174
6.7.3 Le tableau d'ensemble des observations.....	174
6.8 Conclusion générale.....	176
CHAPITRE VII : ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC.....	177
7.1 Présentation générale.....	179
7.2 Thème 1 : Lisibilité – appropriation.....	180
7.2.1 L'expression du public.....	180

7.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	184
7.2.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région	185
7.2.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème	189
7.3 Thème 2 : Concertation	192
7.3.1 L'expression du public.....	192
7.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	200
7.3.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région	204
7.3.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème	210
7.4 Thème 3.1: Cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030.....	216
7.4.1 L'expression du public.....	216
7.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	225
7.4.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et les commentaires techniques de la Région	234
7.4.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème	250
7.5 Thème 3.2 : Géographie stratégique.....	257
7.5.1 L'expression du public.....	257
7.5.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	279
7.5.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région	285
7.5.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête	310
7.6 Thème 3.3 : Densification	319
7.6.1 L'expression du public.....	319
7.6.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	330
7.6.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région	341
7.6.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème.	365
Les « espaces ouverts ».....	373
Introduction aux deux thèmes suivants : 3.5 « Les espaces agricoles » et 3.6 « Les espaces naturels » .	373
7.7 Thème 3.5 : Espaces agricoles	375
7.7.1 L'expression du public.....	375
7.7.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	385
7.7.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région	394
7.7.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème.	404
7.8 Thème 3.6 : Espaces naturels.....	410
7.8.1 L'expression du public.....	410
7.8.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	419
7.8.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région	429
7.8.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème	433
7.9 Thème 4 : Développement économique et social.....	435
7.9.1 L'expression du public.....	435
7.9.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	444
7.9.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région	459
7.9.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème	470
7.10 Thème 5 : Transports et déplacements	474
7.10.1 L'expression du public.....	474
7.10.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème	488
7.10.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région ...	505
7.10.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème.	550

7.11 <i>Thème 6: Logement et l’habitat</i>	556
7.11.1 L’expression du public.....	556
7.11.2 Ce que disent les documents mis à l’enquête sur ce thème	563
7.11.3 Les questions de la commission d’enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région. ...	569
7.11.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d’enquête sur ce thème	577
7.12 <i>Thème 7 : Cadre de vie</i>	580
7.12.1 L’expression du public.....	580
7.12.2 Ce que disent les documents mis à l’enquête sur ce thème	590
7.12.3 Les questions de la commission d’enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région ...	597
7.12.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d’enquête sur ce thème	606
7.13 <i>Thème 8 : Environnement</i>	611
7.13.1 L’expression du public.....	611
7.13.2 Ce que disent les documents mis à l’enquête sur ce thème	623
7.13.3 Les questions de la commission d’enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région ...	629
7.13.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d’enquête sur ce thème	649
7.14 <i>Thème 9 : Dispositions réglementaires, compatibilité</i>	655
7.14.1 L’expression du public.....	655
7.14.2 Ce que disent les documents mis à l’enquête sur ce thème	662
7.14.3 Les questions de la commission d’enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région ...	665
7.14.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d’enquête sur ce thème	678
7.15 <i>Thème 10 : La gouvernance</i>	680
7.15.1 L’expression du public.....	680
7.15.2 Ce que disent les documents mis à l’enquête sur ce thème	690
7.15.3 Les questions de la commission d’enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région ...	694
7.15.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d’enquête sur ce thème	704
7.16 <i>Récapitulation de l’analyse des observations</i>	710
7.16.1 Le Mémoire en réponse de la Région.....	710
7.16.2 Principaux éléments de conclusion de la commission pour l’analyse des observations	713
Chapitre VIII : CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D’ENQUETE	721
8.1 <i>Préambule</i>	723
8.2 <i>L’avis de la commission d’enquête sur le déroulement de l’enquête publique</i>	724
8.3 <i>L’appréciation globale du projet</i>	726
8.3.1 Les obligations législatives et réglementaires	726
8.3.2 La pertinence globale du projet.....	728
8.3.3 Les moyens de mise en œuvre	729
8.3.4 L’acceptabilité sociale du projet	730
8.3.5 En synthèse	731
8.4 <i>L’appréciation thématique du projet</i>	731
8.5 <i>L’avis de la commission d’enquête</i>	737

LISTE DES SIGLES UTILISÉS DANS LE RAPPORT D'ENQUÊTE

ADP	Aéroport de Paris
Ae	Autorité environnementale
AEV	Agence des espaces verts
AGRESTE	« La statistique, l'évaluation et la prospective agricole » (site du Ministère de l'agriculture)
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOL	Autorité organisatrice du logement
ALUR	Accès au logement et un urbanisme rénové (projet de loi)
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
ARD	Agence régionale de développement de Paris Ile-de-France
AUT	Association des usagers de transports
AVAP	Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine
BA217	Base aérienne 217 de Brétigny-sur-Orge
CAMV	Communauté d'agglomération du Mont Valérien
CAPS	Communauté d'agglomération du plateau de Saclay
CCIP	Chambre de commerce et d'industrie de Paris
CCIR	Chambre de commerce et d'industrie régionale
CCRANT	Commission de concertation régionale pour l'aménagement numérique du territoire
CDCEA	Commission départementale de consommation des espaces agricoles
CDEC	Commission départementale d'équipement commercial
CDG	Aéroport Charles De Gaulle (Roissy)
CDT	Contrat de développement territorial
CERLOG	Centre d'échanges et de ressources sur la logistique
CESO	Centre Essonne Seine Orge
CFE	Cotisation foncière des entreprises
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CPER	Contrat de projet Etat-Région
CRMA	Chambre régionale des métiers et de l'artisanat
CRSD	Contrat de redynamisation des sites de défense
CUIS	Centre universitaire interdisciplinaire de la santé
DAC	Document d'aménagement commercial
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DPSO	« Défis, projet spatial régional, objectifs » (fascicule du projet SDRIF 2013)
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
DRIAAF	Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, l'agriculture et la forêt
DRIEE	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
DUP	Déclaration d'utilité publique
EE	« Evaluation environnementale » (fascicule du projet SDRIF 2013)
EGT	Enquête globale des transports
ENS	Espace naturel sensible
EOLE	ligne du réseau express régional d'Ile-de-France (RER E)
EPA	Etablissement public à caractère administratif
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
EPF	Etablissement public foncier
GES	Gaz à effet de serre

GIP	Groupement d'intérêt public
GPE	Grand Paris express
GPSO	Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest
ICU	Ilot de chaleur urbaine
INRA	Institut national de la recherche agronomique
IPHE	Incubateur Pépinière Hôtel Entreprises
IAU IDF	Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France
LEMA	Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
LGV	Ligne à grande vitesse
LMAP	Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche
LME	Loi de modernisation de l'économie
MEDEF	Mouvement des entreprises de France
MIN	Marché d'intérêt national
MOS	Mode d'occupation du sol
OCEAN	Observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels
OIG	Organisation intergouvernementale
OIN	Opération d'intérêt national
ONF	Office national des forêts
OMS	Organisation mondiale de la santé
OR	« Orientations réglementaires » (fascicule du projet SDRIF 2013)
PAEN	Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains
PAPI	Programme d'actions de prévention contre les inondations
PDIPR	Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée
PDUIF	Plan des déplacements urbains de l'Ile-de-France
PEB	Plan d'exposition au bruit
PGRI	Plan de gestion des risques d'inondation
PIB	Produit intérieur brut
PIG	Projet d'intérêt général
PLD	Plafond légal de densité
PLH	Plan local de l'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PME	Petite et moyenne entreprise
PMI	Petite et moyenne industrie
PNR	Parc naturel régional
PNU	Parc naturel urbain
PPEANP	Périmètre de protection des espaces agricoles, naturels et périurbains
PPRN	Plan de prévention des risques naturels
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques
PRAD	Plan régional de l'agriculture durable
PREDAS	Plan régional de délimination des déchets d'activités de soins
PREDD	Plan régional d'élimination des déchets dangereux
PREDEC	Plan régional d'élimination des déchets de chantiers
PREDMA	Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés
PREDIF	Plan régional d'élimination des déchets d'Ile-de-France

PRES	Pôle de recherche et d'enseignement supérieur
PRIF	Périmètre régional d'intervention foncière
PRMD	Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable
PRS	Plan régional de la santé
R&D	Recherche et développement
RCB	Redevance pour la création de bureau
RER	Réseau express régional
RFF	Réseau ferré de France
RTRA	Réseau thématique de recherches avancées
RTRS	Réseau thématiques de recherches et de soins
SAFER	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural
SAN	Syndicat d'agglomération nouvelle
SAU	Surface agricole utile
SCORAN	Stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique
SCAP	Stratégie nationale de création des aires de protection terrestre et métropolitaine
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau
SDRIF	Schéma directeur régional de l'Ile-de-France
SDT	Schéma de développement territorial
SGP	Société du Grand Paris
SIG	Système d'information géographique
SMR	Site de maintenance et de remisage
SNIT	Schéma national des infrastructures de transport
SRCAE	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRDEI	Stratégie régionale de développement économique et d'innovation
SRIT	Schéma régional des infrastructures de transport
SRU	Solidarité renouvellement urbain (loi du 13 décembre 2000)
SSC	Schéma des services collectifs
SSCENR	Schéma des services collectifs des espaces naturels
STIF	Société de transports de l'Ile-de-France
TCSP	Transports en commun en site propre
TEM	Territoire économique majeur
TER-UTI	dispositif d'enquête sur le territoire (statistique, évaluation, prospective)
TGV	Train à grande vitesse
THD	Très haut débit
TIM	Territoire d'intérêt métropolitain
TOL	Territorialisation de l'Offre de logements
TPE	Très petite entreprise
VSB	Vallée scientifique de la Bièvre
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAE	Zone d'activité économique
ZAP	Zone agricole protégée
ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
ZPNAF	Zone de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers
ZPPAUP	Zone de protection du patrimoine, de l'architecture, de l'urbanisme et du paysage

Liste des annexes et des pièces jointes

Annexes

N°1	Grille de dépouillement et d'analyse des observations recueillies sur le registre dématérialisé ouvert sur le site Internet dédié à l'enquête ;
N°2	Grille de dépouillement et d'analyse des observations recueillies sur les registres déposés dans les lieux d'enquête ;
N°3	Grille de dépouillement et d'analyse des observations recueillies dans les courriers adressés au Président de la commission d'enquête.

Liste des pièces jointes

Pièce 1	Délibération n° CR 81-12 du 25 octobre 2012 du Conseil régional portant arrêt du projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France;
Pièce 2	Décision n°E 12000018/75 du 27 décembre 2012 de M. le Président du Tribunal Administratif de Paris, désignant la commission d'enquête, chargée de conduire l'enquête portant sur la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ;
Pièce 3	Lettre en date du 8 février 2013 du Président du Conseil régional d'Ile-de- France aux Maires concernés par l'organisation de l'enquête ;
Pièce 4	Arrêté du Président du Conseil régional d'Ile-de-France n° 13-15 en date du 25 février 2013 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique relative à la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) du 24 mars 2013 au 30 avril 2013 inclus ;
Pièce 5-1	Première insertion dans les journaux de l'avis d'enquête portant révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ;
Pièce 5-2	Seconde insertion dans les journaux de l'avis d'enquête portant révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ;
Pièce 6	Exemplaire d'une des affiches annonçant l'enquête portant sur la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ;
Pièce 7	Recueil des contrôles d'affichage effectués « PubliLégal » au cours de l'enquête portant révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France ;
Pièce 8	Recueil des certificats d'affichage concernant l'enquête portant sur la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France adressés à la Région Ile-de-France par les Maires, les préfectures et les sous préfectures, concernés par l'organisation de l'enquête ;
Pièce 9	Liste des actions de communication dans la presse en complément des publications obligatoires ;
Pièce 10	Arrêté rectificatif du Président du Conseil régional d'Ile-de-France n° 13-32 en date du 20 mars 2013, portant sur une modification de l'article 6 de l'arrêté n°13-15 du 25 février 2013 ;
Pièce 11	Exemplaire d'un des dépliants explicatifs sur le projet de SDRIF et sur l'enquête publique, mis à disposition à l'attention des citoyens dans les 29 lieux d'enquête ;
Pièce 12	Copie réduite de panneaux explicatifs sur le projet de SDRIF et sur l'enquête publique mis en place dans les 29 lieux d'enquête ;
Pièce 13	Brochure de synthèse de présentation du projet mise à disposition à l'attention des citoyens dans les 29 lieux d'enquête ;
Pièce 14	Copie d'extraits du site Internet www.enquetespubliques.iledefrance.fr/sdrif dédié à l'enquête publique ouverte du 28 mars au 14 mai 2013 inclus ;
Pièce 15	Décision du 19 avril 2013 du Président de la commission d'enquête relative à la prolongation de 2 semaines de la durée de l'enquête ;
Pièce 16	Arrêté de prolongation n° 13-44, en date du 23 avril 2013, de M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France portant la clôture de l'enquête publique au 14 mai 2013 inclus ;

Pièce 17	Lettre du Président du Conseil régional d'Ile-de-France aux Maires concernés par l'organisation de l'enquête en date du 26 avril 2013 les informant de la prolongation de l'enquête ;
Pièce 18-1	Recueil de l'ensemble des registres des 29 lieux d'enquête concernant l'enquête portant sur la révision du SDRIF ;
Pièce 18-2	Dossier de l'ensemble des documents concernant l'enquête portant révision du SDRIF mis en place dans les 29 lieux d'enquête ;
Pièce 19	Recueil de l'ensemble des courriers adressés au Président de la commission d'enquête concernant l'enquête portant sur la révision du SDRIF ;
Pièce 20	Recueil de l'ensemble des documents concernant l'enquête portant révision du SDRIF relatifs au registre dématérialisé ;
Pièce 21	Lettre du 31 mai 2013 adressée par le Président de la commission d'enquête à M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France valant Procès-verbal de synthèse des observations, lui demandant de bien vouloir lui adresser un Mémoire en réponse à l'ensemble de l'expression du public, des avis exprimés par l'État, des personnes publiques associées et aux questions posées par la commission d'enquête sur les thèmes retenus par la commission, envoyées au fur et à mesure de leur élaboration ;
Pièce 22	Lettre du 28 juin 2013 du Président de la commission d'enquête à M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France présentant une demande motivée de délai complémentaire pour la remise du Rapport et Conclusions Motivées de la commission d'enquête en application de l'article R 123-19 du Code de l'environnement ;
Pièce 23	Mémoire en réponse adressé par le Président du Conseil régional d'Ile-de-France à la commission d'enquête en date du 19 juillet 2013.

CHAPITRE I : GENERALITES

1.1 Préambule

Le présent rapport a été établi par la commission d'enquête, composée de 9 membres titulaires et de 2 membres suppléants, chargée de mener l'enquête publique relative à la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Cette commission d'enquête a été désignée par ordonnance de M. le Vice Président du Tribunal Administratif de Paris à la demande de M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête.

Les membres de la commission ont été choisis sur les listes d'aptitudes départementales de l'Ile-de-France, révisées annuellement.

Il est rappelé que le commissaire enquêteur doit respecter des critères d'éthique et d'objectivité.

Dans sa mission, le commissaire enquêteur ne doit pas se comporter en expert, ni en juriste. Il ne doit pas se prononcer sur le caractère légal ou réglementaire, celui-ci restant du ressort de la juridiction administrative compétente. Cependant, il peut et doit fournir les éléments d'informations permettant à l'autorité juridictionnelle saisie d'un éventuel recours contentieux d'apprécier si la procédure prévue par les textes en vigueur a été respectée.

Le rôle du commissaire enquêteur est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête, de l'analyser de manière objective, puis de donner son avis motivé personnel.

La pratique et la jurisprudence ont précisé ces éléments.

S'agissant de la conduite de l'enquête, l'arrêt du Conseil d'Etat du 6 juin 2001 (N°209588) précise : « Considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement que le président de la commission d'enquête doit conduire l'enquête de manière à permettre au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions ; qu'il doit se tenir à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui demandent à être entendus, et que son rapport doit faire état des contre-propositions produites au cours de l'enquête, ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage, notamment aux demandes de communication de documents qui lui ont été adressées ».

S'agissant de l'avis que doit exprimer le commissaire enquêteur, l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 février 1970 précise : « considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si le commissaire enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre, il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête ».

La commission d'enquête s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, des observations relevées dans les registres, des courriers adressés au Président de la commission d'enquête, des divers entretiens conduits ou consultations opérées, et prenant en considération sur chacun des thèmes arrêtés par la commission, le mémoire en réponse élaboré par les Services de la Région Ile-de-France, la commission d'enquête après en avoir délibéré, a rendu in-fine un avis personnel strictement apolitique et motivé, en toute conscience et en toute indépendance.

1.2 L'environnement juridique de l'enquête et du projet

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) en vigueur, élaboré par les services de l'État, a été approuvé par décret du 26 avril 1994. Depuis cette approbation, de nombreuses dispositions institutionnelles, législatives et réglementaires sont intervenues pour modifier le contexte juridique.

1.2.1 L'évolution du contexte législatif et réglementaire de la révision du SDRIF

La loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a donné compétence à la Région pour réviser le SDRIF en association avec l'État et en a précisé le contenu.

La loi n° 99-533 du 25 juin 1999 a complété la loi du 4 février 1995 en ajoutant un objectif de développement durable au SDRIF.

L'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004, transposant la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes, prévoit notamment que le SDRIF comporte une évaluation environnementale (article R 141-1 du Code de l'urbanisme).

La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités des collectivités locales a introduit au Code de l'urbanisme les articles L 141-1-1 et L 141-1-2 qui prévoient que le Conseil régional soumet le SDRIF à enquête publique.

Sur l'initiative du Conseil régional d'Ile-de-France, via sa délibération du 24 juin 2004, la procédure de révision du SDRIF de 1994 a été ouverte par décret du 31 août 2005. A l'issue de l'enquête publique ouverte du 15 octobre au 8 décembre 2007 sur le projet de Schéma Directeur arrêté par le Conseil régional, la commission d'enquête a rendu son rapport le 11 juin 2008, assorti d'un avis favorable à l'unanimité. Le Conseil régional a adopté par délibération du 25 septembre 2008 un nouveau projet, ajusté pour tenir compte des résultats de l'enquête publique. Le Président du Conseil régional a ensuite transmis ce projet à l'Etat, en vue de son approbation par décret en Conseil d'Etat.

Le Conseil d'État n'a pas pu rendre un avis favorable à ce projet de décret, compte tenu des changements importants « des circonstances de droit et de fait » intervenues depuis l'engagement de la procédure de révision, nécessitant de faire évoluer le projet de SDRIF et de le soumettre de nouveau à la consultation des personnes publiques associées et du public.

Cette situation a entraîné le vote de la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France. Elle permet aux

communes et à leurs groupements de faire application de dispositions du projet de SDRIF adopté par le Conseil régional en 2008, qui ne sont pas contraires à la loi du Grand Paris, afin de pouvoir réaliser certaines opérations d'aménagement bloquées par le prolongement de l'application du SDRIF de 1994. Cette application du projet de SDRIF de 2008, par dérogation à l'article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme concernant les SCoT et les PLU, s'applique jusqu'à la première approbation d'un Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France suivant l'entrée en vigueur de la loi et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2013.

La procédure de révision du SDRIF de 1994 a été relancée par cette loi du 15 juin 2011 précisant que le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 (relative au Grand Paris) vaut nouvelle mise en révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France. Ce décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du Schéma d'ensemble du Réseau de transport public du Grand Paris a donc engagé cette nouvelle procédure de révision du SDRIF.

Un nouveau projet de Schéma donc été élaboré sur la base du socle du projet de SDRIF de 2008. Arrêté par le Conseil régional le 25 octobre 2012, c'est ce projet qui fait l'objet de la présente enquête publique.

1.2.2 L'association avec l'Etat

Cette association est précisée par l'article L 141-1, premier alinéa, du Code de l'urbanisme: « La Région d'Ile-de-France élabore en association avec l'Etat un schéma directeur portant sur l'ensemble de cette région ».

1.2.3 Les objectifs et le contenu du Schéma

Dans l'article L 141-1, deuxième alinéa, sont données les grandes orientations du Schéma Directeur et son objet: « Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ».

L'article L 141-1, première partie du quatrième alinéa, précise que ce document d'urbanisme doit également respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire du Code de l'urbanisme, en particulier les principes généraux des articles L 110 et L 121-1, ainsi que les servitudes d'utilité publiques et les dispositions pour la réalisation de projets d'intérêt général : « Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France doit respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au présent livre ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de Projets d'intérêt général relevant de l'État et d'Opérations d'intérêt national ».

Dans l'article L 141-1, cinquième alinéa, le contenu du Schéma est donné, il doit comprendre la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection de l'environnement, les grandes infrastructures de transport et les extensions urbaines : « Ce Schéma détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des

grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ».

1.2.4 Les compatibilités avec les autres documents PGRI, Schémas de services collectifs, SRCE, SRCAE, Chartes des PNR

L'article L 141-1, quatrième alinéa, du Code de l'urbanisme indique que le projet doit être compatible avec les plans de gestion des risques d'inondations définis dans le Code de l'environnement et fixe le délai maximal de mise en conformité lorsque l'approbation du PGRI est postérieure à l'approbation du SDRIF : « Lorsqu'un Plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L 566-7 du Code de l'environnement est approuvé, le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France doit également être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions de ce plan définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7. Lorsqu'un Plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans un délai de trois ans avec les éléments mentionnés à la phrase précédente ».

Dans la deuxième partie du quatrième alinéa, il est également prévu la prise en compte des Schémas de service collectifs : « Il doit également prendre en compte les orientations des Schémas des services collectifs institués à l'article 2 de la loi 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et les Schémas sectoriels institués par le chapitre V du titre Ier de la même loi ».

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), élaboré conjointement entre l'État et le Conseil régional, permet de créer et de préserver les continuités des trames vertes et bleues. Il doit être pris en compte dans le SDRIF en application de l'article L 371-3 (premier alinéa du e) du Code de l'environnement : « Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme prennent en compte les Schémas régionaux de cohérence écologique lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme ».

Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), défini dans l'article L 222-1 du Code de l'environnement, fixe des orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique, de réduire la pollution de l'air en visant le respect des normes de qualité, et de valoriser par zone géographique le potentiel énergétique terrestre, renouvelable et de mise en œuvre de techniques de récupérations performantes. Ce document, élaboré conjointement par l'État et le Conseil régional, doit être pris en compte par le SDRIF.

Les Parcs naturels régionaux (PNR), définis par l'article L 333-1 du Code de l'environnement, sont des territoires au patrimoine remarquable pour lesquels sont élaborés des projets de développement durable dans le cadre d'une Charte, approuvée par décret, qui détermine les orientations de protection, de mise en valeur et de développement de ces territoires. Le SDRIF doit être compatible avec les Chartes des quatre PNR du territoire régional.

1.2.5 Le Grand Paris, la Territorialisation de l'offre de logements (TOL), et la loi de modernisation de l'Agriculture et de la Pêche

Le Grand Paris est défini à l'article 1 de la loi du 3 juin 2010 comme: « un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national ».

Ce projet prévoit la création d'un métro de grande capacité desservant les zones stratégiques de la région. Il prévoit également la création d'une zone naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay. Pour le développement de l'urbanisation des secteurs concernés, il s'appuie sur un nouvel outil, le Contrat de développement territorial (CDT) passé entre l'État, d'une part, et les Ccommunes ou les Etablissements publics de coopération intercommunale, d'autre part.

La loi du 3 juin 2010 prévoit que la réalisation des lignes du Grand Paris et les objectifs de ces contrats de développement doivent être pris en compte dans le projet de SDRIF.

La loi du 15 janvier 2013 a inversé les rapports entre le SDRIF et les CDT: dorénavant, les CDT doivent prendre en compte le SDRIF.

La Territorialisation de l'offre de logements (TOL) : Le SDRIF doit permettre d'atteindre l'objectif fixé par l'article 1 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris qui vise une production de 70 000 logements par an géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France.

L'article 23 de cette même loi prévoit que «en région d'Ile-de-France, afin d'atteindre l'objectif fixé à l'article 1er de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le représentant de l'État dans la région définit, tous les trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans des périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à l'obligation de réaliser un Programme local de l'habitat. Le Comité régional de l'habitat, les Ccommunes et les Etablissements publics compétents en matière de Programme local de l'habitat (PLH) concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de leur saisine.

Les Programmes locaux de l'habitat tiennent compte des objectifs fixés au premier alinéa. Un bilan territoire par territoire de l'avancée de la réalisation des objectifs mentionnés au premier alinéa est présenté chaque année au Comité régional de l'habitat ».

La loi de modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010 et son décret d'application du 16 février 2011 ont instauré la Commission départementale de consommation des espaces agricoles (CDCEA) qui est consultée sur toute question relative à la régression des surfaces agricoles et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation d'espace agricole. Sa consultation est obligatoire lors de l'élaboration ou la révision d'un Schéma de cohérence territoriale (SCoT), d'un Plan local d'urbanisme (PLU) et hors des périmètres de SCoT approuvé, sur les autorisations relatives aux projets de constructions, aménagements, installations et travaux ayant pour conséquence une réduction des surfaces agricoles. Elle émet un avis simple.

Cette loi prévoit également l'élaboration par chaque préfet de région d'un Plan régional de l'agriculture durable (PRAD) qui fixera les grandes orientations de la politique agricole, agro-alimentaire et agro-industrielle de l'État dans la région.

La loi fixe un objectif de réduction au plan national de 50% du rythme de consommation des espaces agricoles par l'urbanisation sur la période 2010-2020.

1.2.6 Le respect des servitudes d'intérêt général, des Projets d'intérêt général et des Opérations d'intérêt national (OIN)

L'article L 141-1, première partie du quatrième alinéa, prévoit que « Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France doit respecter... les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de Projets d'intérêt général relevant de l'État et d'Opérations d'intérêt national ».

Cette disposition s'applique aux opérations d'intérêt national et aux servitudes instaurées pour la conservation du patrimoine, les forêts de protection, les réserves naturelles nationales, les zones agricoles protégées, les monuments historiques, les monuments naturels et les sites classés et inscrits, les espaces protégés ZPPAUP-AVAP, et les secteurs sauvegardés.

Elle s'applique également aux servitudes relatives à certaines ressources et équipements : infrastructures de transport et d'électricité, infrastructures de transport de gaz, infrastructures de transport d'hydrocarbures liquides, réseaux de chaleur, servitudes aéronautiques de dégagement, servitudes radio-électriques de protection, Plans d'exposition aux bruits (PEB).

Cet article est à respecter pour les servitudes relatives à la salubrité et à la sécurité publique, aux zones exposées aux risques naturels, aux risques technologiques, au risque nucléaire, pour les sites et sols pollués.

Il s'applique aussi aux infrastructures de transports : réseau routier, réseau ferré national, réseau fluvial, réseau du grand Paris, infrastructures aériennes.

1.2.7 La procédure d'élaboration, de consultation et d'approbation du SDRIF

1.2.7.1 L'élaboration

L'article L 141-1, sixième alinéa, précise que pour l'élaboration de ce Schéma, la Région doit recueillir des propositions des Conseils généraux des départements de la région, des Chambres consulaires et du Conseil économique et social « pour l'élaboration de ce Schéma, le Conseil régional recueille les propositions des conseils généraux des départementaux intéressés, du Conseil économique, social et environnemental régional et des Chambres consulaires. À l'issue de cette élaboration, le projet leur est soumis pour avis ».

L'article L 141-1, septième alinéa, fixe les conditions préalables à son adoption par le Conseil régional, de l'avis des personnes publiques associées et de l'enquête publique : « Avant son adoption par le Conseil régional, le projet de Schéma Directeur, assorti de l'avis des Conseils généraux intéressés, du Conseil économique, social et environnemental régional et des

Chambres consulaires, est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement ».

En application des articles R 121-10 et R 141-1 du Code de l'urbanisme, « Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France fait l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions définies par la section V du chapitre Ier du titre II du présent livre » .

L'Autorité environnementale (l'Ae) donne son avis sur ce projet de Schéma en application des articles L 122-17 et R 122-17 du Code de l'environnement.

1.2.7.2 L'autorité d'approbation

Le huitième alinéa de l'article L 141-1 indique l'autorité d'approbation de ce Schéma : « Le Schéma Directeur est approuvé par décret en Conseil d'Etat » .

Le neuvième alinéa indique que la révision est ouverte par décret en Conseil d'Etat. Dans le cas précis, elle a été ouverte, par dérogation à cet alinéa, par le décret du 24 août 2011 portant approbation du Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. La loi du 15 juin 2011 prévoyait en effet que « par dérogation au neuvième alinéa de l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme, le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 vaut nouvelle mise en révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France ».

1.2.7.3 L'évaluation

Le dixième alinéa de l'article L 141-1 prévoit qu'un bilan de son application sera dressé dans les dix ans après son approbation « au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, la Région procède à une analyse des résultats de son application, notamment du point de vue de l'environnement ».

1.2.8 Les effets sur les plans régionaux, les projets et les documents d'urbanisme locaux

Le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) et le Schéma régional des infrastructures de transports (SRIT) doivent être compatibles avec le SDRIF.

L'article L 141-1, onzième alinéa, précise les effets et les mises en comptabilité sur les SCoT, les PLU et les cartes communales: « Les Schémas de cohérence territoriale et, en l'absence de Schéma de cohérence territoriale, les Plans locaux d'urbanisme, les Cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France ». En application de l'article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme, les SCoT et les PLU approuvés avant l'approbation du SDRIF devront être rendu compatibles dans un délai de trois ans.

Pour l'application du principe de constructibilité limitée, l'article L 122-2 du Code de l'urbanisme précise que le SDRIF a valeur de SCoT pour les communes non couvertes par un SCoT.

Pour être déclarée d'utilité publique, une opération ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la Déclaration de projet, doit être compatible avec les dispositions du

Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France. Si ce n'est pas le cas, sa compatibilité doit être examinée au regard de l'article L 141-1-2 du Code de l'urbanisme.

Les décisions d'agrément pour la construction et l'extension de locaux ou d'installations affectés à des activités doivent, en application de l'article L 510-1 du Code de l'urbanisme, être compatibles avec le SDRIF.

1.2.9 L'enquête publique

Elle est conduite dans le respect du Code de l'environnement, en particulier des articles L 123-1 à L 123-19.

1.2.9.1 La préparation de l'enquête

L'article L 123-1 du Code de l'environnement précise les objectifs de l'enquête publique : « L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

L'article L 123-2 précise que le projet de SDRIF est bien soumis à enquête publique: « Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, les plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à une évaluation environnementale ».

L'article L 123-3 désigne l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique: « L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise ».

L'article L 123-9 fixe la durée minimale de l'enquête et les conditions de sa prolongation: « La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours. Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête ».

L'article L 123-10 organise l'information préalable du public avant l'ouverture de l'enquête:

« I-Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête informe le public:

- de l'objet de l'enquête ;
- de la ou des décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer ;
- du nom et des qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, de la date d'ouverture, du lieu de l'enquête, de sa durée et de ses modalités ;
- de l'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;

- lorsqu'il a été émis, de l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L 122-1 et L 122-7 du présent Code ou à l'article L 121-12 du Code de l'urbanisme, et le lieu où il peut être consulté.

II. — L'information du public est assurée par tous moyens appropriés, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, notamment par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, par voie de publication locale ou par voie électronique ».

L'article L 123-11 précise les modalités de communication du dossier aux demandeurs : « nonobstant les dispositions du titre Ier de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci ».

L'article L 123-12 précise le contenu du dossier: « Le dossier d'enquête publique comprend, outre l'étude d'impact ou l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Il comprend également une note de présentation non technique, dans la mesure où ces éléments ne figurent pas déjà au dossier requis au titre de la réglementation spécifique du projet ».

1.2.9.2 La conduite de l'enquête

L'article L 123-13 du Code de l'environnement précise comment le travail de la commission d'enquête doit être organisé:

« I. — Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, la participation du public peut s'effectuer par voie électronique.

II. — Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage ».

L'article L 123-14 pose les conditions pour prendre en compte des modifications substantielles au cours de l'enquête ou après le dépôt des conclusions de la commission d'enquête :

« I. — Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport environnemental intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue, selon les cas, aux articles L 122-1 et L 122-7 du présent Code, et à l'article L 121-12 du Code de l'urbanisme. A l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées dans les conditions définies à l'article L 123-10 du présent Code, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

II. — Au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L 123-2 peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires, l'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Dans le cas d'enquête complémentaire, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

Avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport environnemental intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue, selon les cas, aux articles L 122-1 et L 122-7 du présent Code et à l'article L 121-12 du Code de l'urbanisme ».

1.2.9.3 La remise du Rapport de la commission d'enquête

L'article L 123-15 précise les délais et les conditions de remise et de mise à disposition du rapport de la commission d'enquête: « Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet ».

Le rapport doit faire état des contre-propositions qui ont été produites durant l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage.

Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics.

Si, à l'expiration du délai prévu au premier alinéa, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni justifié d'un motif pour le dépassement du délai, l'autorité compétente pour organiser l'enquête peut, avec l'accord du maître d'ouvrage et après une mise en demeure du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête restée infructueuse, demander au Président du Tribunal administratif ou au conseiller qu'il délègue, de dessaisir le commissaire enquêteur ou la

commission d'enquête, et de lui substituer son suppléant, un nouveau commissaire enquêteur ou une nouvelle commission d'enquête ; celui-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de trente jours à partir de sa nomination. Le nouveau commissaire enquêteur ou la nouvelle commission d'enquête peut faire usage des prérogatives prévues par l'article L 123-13 .

1.3 L'objet de la présente enquête

Le procédure de révision du SDRIF de 1994 engagée en 2004 a conduit au projet arrêté le 25 septembre 2008 par le Conseil régional d'Ile-de-France après enquête publique. Cette procédure n'a pas abouti, le Conseil d'Etat n'ayant pu donner un avis favorable au projet de décret approuvant le projet de SDRIF.

La procédure de révision du SDRIF de 1994 a été relancée, par dérogation au neuvième alinéa de l'article L 141-1, par le décret du 24 août 2011 portant approbation du Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. La loi du 15 juin 2011 prévoyait en effet que « par dérogation au neuvième alinéa de l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme, le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 vaut nouvelle mise en révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France ».

Le Conseil régional d'Ile-de-France a arrêté le nouveau projet de révision par délibération du 25 octobre 2012. C'est ce nouveau projet qui fait l'objet de la présente enquête publique.

Cette révision s'inscrit dans le cadre du Code de l'urbanisme, - notamment les articles L 141-1, L 121-10 à L 121-15, R 121-14 à R 121-16 et R 141-1-, et dans le cadre du Code de l'environnement, et, notamment ses articles L 122-4 à L 122-11, ainsi que ses articles L 123-1 à L 123-19, L 566-7 et R 123-1 à R 123-27.

CHAPITRE II: PRESENTATION DU PROJET DE REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR D'ILE-DE-FRANCE

2.1 Introduction

L'Etat a porté à la connaissance de la Région en septembre 2011 les règles de niveau national à respecter, à savoir :

- les objectifs de gestion des risques en matière d'inondations,
- les Schémas de services collectifs (enseignement supérieur et recherche, culture, santé, information et communication, énergie, espaces naturels et ruraux, sport) ;
- les orientations et les mesures des Chartes des Parcs naturels régionaux.

Le SDRIF doit prendre en compte le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Les documents de planification et les décisions devant être compatibles avec le SDRIF et permettre sa mise en œuvre sont les suivants:

- le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) dont l'enquête publique s'est déroulée en même temps que celle du SDRIF,
- le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT),
- les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme en tenant lieu.

Le projet de SDRIF a été soumis à l'avis des personnes publiques associées: Conseils généraux, Chambre régionale des métiers et de l'artisanat, Chambre régionale d'agriculture, Chambre de commerce et d'industrie Paris Ile-de-France, Conseil économique social et environnemental régional.

Il a donné lieu à évaluation environnementale. L'Autorité environnementale, formation du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), a donné son avis

Le projet se présente sous la forme de 5 fascicules intitulés:

1. Vision régionale ;
2. Défis, projet spatial régional et objectifs ;
- 3 Orientations réglementaires ; la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) et sa déclinaison selon les 3 piliers du projet spatial régional (3 bis) ;
- 4 Evaluation environnementale ;
- 5 Propositions pour la mise en œuvre.

Le contenu de ces 5 fascicules est synthétisé ci-après.

2.2 Fascicule 1 : Vision régionale

Dans ce premier fascicule, - qui n'est pas au sens propre un document relevant juridiquement du dossier de SDRIF -, la Région expose le projet de société qu'elle souhaite construire avec tous ses partenaires à échéance de 2030.

Quatre chapitres composent ce document.

Un premier chapitre intitulé « **Vivre en Ile-de-France : une région au pluriel** » se fixe comme objectif de donner la parole aux Franciliens pour qu'ils expriment leur perception et leur vision pour l'Ile-de-France de demain.

Ceux-ci aspirent à la fois à plus d'espace mais aussi plus de proximité ; ils souhaitent disposer d'une mobilité accrue et choisie ; pour profiter des nombreux atouts qu'ils reconnaissent à la région, ils demandent que celle-ci soit plus attractive et plus attentive à leurs préoccupations ; ils revendiquent, en outre, plus d'équilibre, notamment, quant au rapprochement du logement avec toutes les autres ressources et plus de pluralité. Un environnement préservé et accueillant est aussi au centre de leurs préoccupations. Enfin, ils souhaitent vivre dans des quartiers renouvelés et familiaux.

Le **second chapitre** intitulé «**Parcourir l'Ile-de-France : une région de toutes les diversités** », aborde le thème des échanges de toutes sortes avec l'extérieur. On note la diversité des panoramas franciliens qui constitue une grande richesse pour cette région et lui donne une identité contrastée et multiple. L'attention est également appelée sur la diversité des paysages où se côtoient de nombreuses compositions urbaines correspondant à différents modes de vie. La nature et la ville s'y opposent parfois, mais se complètent aussi souvent. Le thème de l'eau sous tous ses aspects doit être traité.

Un troisième chapitre est consacré à « **l'histoire de ce territoire** » : jusqu'au XIX^{ème} siècle c'est une région-capitale qui s'esquisse progressivement. Au XX^{ème} siècle, la puissance publique fixe une véritable politique d'aménagement du territoire. Il n'est pas inutile de citer les différents documents de planification qui se sont succédé avant le SDRIF dont il est question aujourd'hui:

- 1932-1941 : le Plan d'aménagement de la région parisienne (PARP) fait suite à la crise de 1929 et va entraver la croissance désordonnée de la banlieue, il initie le réseau autoroutier que l'on connaît aujourd'hui ;
- 1960 : le Plan d'aménagement et d'organisation de la région (PADOG) a pour objectif de maîtriser l'hypertrophie parisienne et limiter l'extension de l'agglomération ; c'est la création des grands ensembles ;
- 1965-1976 : le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région de Paris (SDAU) en organisant le desserrement et le polycentrisme, initie, notamment, la création de cinq villes nouvelles et de nouvelles infrastructures telles le RER ou l'aéroport de Roissy ;
- 1994 : le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) affirme en l'actualisant, le polycentrisme, corrige les disparités territoriales, achève le réseau autoroutier et introduit des rocade de transports ;
- 2008 : le nouveau SDRIF prenant acte du protocole de Kyoto sur le changement climatique vise plus précisément la structuration du développement régional par les transports collectifs. Celui-ci ne sera pas approuvé ;
- 2013 : le SDRIF dont le projet de révision fait l'objet de la présente enquête prend en compte la crise économique mondiale actuelle et la gouvernance métropolitaine et se fixe comme objectifs, notamment, de conforter l'attractivité de la région Ile-de-France, accompagner la conversion économique et sociale, anticiper les mutations environnementales et agir pour une Ile-de-France plus solidaire.

Enfin, dans **un quatrième chapitre** intitulé « **agir pour le quotidien d'aujourd'hui et de demain** », les thèmes suivants sont évoqués:

- la proximité où est exprimée, notamment, la volonté de parfaire un réseau de transport public devant concourir, encore plus, à faciliter la mobilité des personnes et des marchandises, mais aussi compléter le réseau routier en lui assurant une meilleure intégration environnementale ;

- la solidarité, avec l'accent mis sur la création d'une offre urbaine qui doit faire la place à toutes les fonctions de la ville et notamment la production de logements en panne depuis quelques années ;
- l'attractivité et l'innovation : la place économique de l'Ile-de-France doit être confortée en s'appuyant sur sa diversité ; une réponse à la crise économique est un enjeu fort en réussissant la transition écologique. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication doivent trouver une place de choix par le développement de réseaux performants ;
- sous les thèmes de la soutenabilité et la robustesse est mis en avant la complémentarité entre ville et nature où le partage doit être assuré entre les atouts et la richesse de tous les territoires.

2.3 Fascicule 2 : Défis, projet spatial régional, objectifs

Ce fascicule exprime très précisément les ambitions d'aménagement et de développement durables pour la région Ile-de-France. Il permet de répondre aux enjeux soulevés et trouve sa traduction dans les orientations réglementaires du SDRIF et dans les politiques d'accompagnement et partenariales pour sa mise en œuvre qui font l'objet du fascicule 3 suivant.

Ce fascicule 2 est organisé en 5 chapitres, le premier expose les trois grands défis pour une Ile-de-France plus solidaire, les trois suivants présentent le modèle de développement et le projet spatial pour 2030 et sa traduction en grands objectifs nécessaires à sa réalisation, le dernier présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.

2.3.1 Les défis : favoriser la transition sociale, économique et environnementale de l'Ile-de-France.

2.3.1.1 Agir pour une Ile-de-France plus solidaire

La région Ile-de-France, comme la plupart des grandes métropoles est marquée par un brassage démographique qu'il convient de valoriser. Elle connaît un déficit des échanges migratoires avec le reste du pays qui doivent être mieux équilibrés pour renforcer l'économie résidentielle et les emplois qu'elle génère. La croissance de sa population qui devrait passer de 11,5 millions d'habitants aujourd'hui à un nombre compris entre 12,4 et 13,4 millions d'ici 2030, doit être anticipée dans tous les domaines (éducation, formation, logement, cadre de vie...).

Des fractures territoriales et sociales doivent être combattues. En effet les inégalités sociales manifestes contribuent à évincer les ménages les plus modestes du cœur de la métropole. Les inégalités territoriales se cumulent ; les équipements publics sont concernés ainsi que les moyens de transports collectifs.

L'accès au logement et aux services publics doit être mieux garanti ; il faut construire massivement notamment des logements sociaux. La construction de logements est considérée comme l'un des plus grands enjeux auxquels le SDRIF doit répondre.

De fortes inégalités de santé sont repérées et le SDRIF doit par sa vision transversale de l'aménagement contribuer à répondre aux enjeux sanitaires.

2.3.1.2 Anticiper les mutations environnementales

Le SDRIF a un rôle déterminant à jouer dans l'ambitieuse transition écologique qu'il faut engager.

Malgré un haut niveau de tertiarisation de son économie (moins énergivore que l'industrie) et son caractère compact, la région voit augmenter ses émissions de gaz à effet de serre (GES) contrairement au reste du territoire national. Pour répondre à l'enjeu planétaire de réduction des GES, l'Île-de-France doit viser le facteur 4 avant 2050 (division par 4 des émissions de téqCO₂ entre 2005 et 2050). Ceci se traduit, notamment, par l'abandon du modèle extensif, reposant sur l'étalement et le déplacement automobile.

La consommation et la dépendance énergétiques doivent être réduites. Ceci passe, aussi, par le recours aux énergies renouvelables et locales, tout en transformant le cadre de vie pour y parvenir.

Les espaces agricoles, boisés et naturels doivent être valorisés en même temps que le fonctionnement des écosystèmes garanti.

Afin de réduire la vulnérabilité de la région, il convient d'opter pour un modèle de développement plus sobre en énergie et en ressources tout en maintenant la qualité et les possibilités d'exploitation futures des ressources disponibles.

L'impact prévisible des aléas climatiques doit être anticipé.

2.3.1.3 Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

L'ensemble du territoire national bénéficie du dynamisme et du rayonnement de l'Île-de-France, mais ceux-ci sont cependant confrontés à un nouveau contexte : à la mondialisation et aux défis énergétiques s'est ajoutée une déstabilisation économique dont les impacts sociaux sont lourds. Il convient de repenser les termes de la croissance pour jeter les bases d'une performance durable et renforcer l'Île-de-France dans son rôle moteur pour l'économie française, européenne et internationale.

Les atouts franciliens historiques sont à l'origine d'une partie importante des créations de richesses et d'emplois. Ils doivent être renforcés dans une perspective de cohérence et de coopération accrue avec les régions voisines, par exemple autour des pôles de compétitivité en matière d'innovation, de recherche et d'enseignement supérieur.

Les créations d'emplois doivent être stimulées ; un objectif ambitieux de 28 000 emplois par an supérieur à la progression annuelle de 25 000 observée lors des 20 dernières années peut être fixé.

La diversification de l'économie et de l'innovation peut permettre de surmonter les crises. Une transition doit être engagée vers un modèle durable.

Nourrir les Franciliens, tous et bien, est un véritable défi malgré la situation exceptionnelle de l'Île-de-France au cœur d'une grande région agricole. Les filières alimentaires de proximité constituent un enjeu durable.

Les dynamiques économiques territoriales sont à rééquilibrer, notamment celles concernant le développement réciproque du logement et de l'emploi.

La population active de 5,6 millions d'habitants est en augmentation constante ; pour autant l'insertion sur le marché de l'emploi n'est pas aisée. La difficulté à se loger à un coût abordable se traduit par un éloignement, elle freine les mobilités résidentielles et par là même les mobilités professionnelles. Le projet Ile-de-France 2030, pour permettre une attractivité économique globale, doit répondre simultanément au développement quantitatif et qualitatif de l'offre de logement, aux conditions de mobilité et d'accessibilité aux emplois et à leur répartition spatiale.

Les effets d'entraînement des pôles d'emplois régionaux sont à maximiser. Un système économique francilien est à concevoir à l'échelle du Bassin parisien.

Le numérique constitue un moteur d'innovation, un levier de la croissance et du développement durable. C'est un appui pour valoriser l'intégralité du territoire.

2.3.2 Le projet spatial régional : Ile-de-France 2030

2.3.2.1 Le modèle francilien de développement durable

L'Ile-de-France doit mener conjointement les grandes transitions nécessaires (climatique, énergétique, démographique, économique, sociale).

2.3.2.1.1 Ce modèle doit organiser le « vivre ensemble » dans le temps long

Une nouvelle page de la planification s'impose. Quelques thèmes forts orientent la réflexion : repenser les fondements spatialisés de l'attractivité de l'Ile-de-France ; préparer plutôt que prévoir ; conforter, compléter, voire revisiter ; promouvoir une subsidiarité solidaire et équitable ; affirmer que tous les territoires sont contributifs ; encourager mais aussi interdire ; savoir gérer les interfaces.

2.3.2.1.2 Une réponse globale est avancée: une région métropolitaine compacte, multipolaire et verte

La poursuite du polycentrisme inscrit dans les Schémas directeurs précédents doit désormais se faire sous une forme plus compacte, au sein de bassins de vie mieux hiérarchisés, autour de pôles urbains et favorisant la protection et la mise en valeur des espaces agricoles, boisés et naturels.

Ainsi, il faut planifier à la fois la proximité et le système régional.

Les grands objectifs et les orientations fondamentales du Schéma privilégient une complète rupture en matière d'urbanisme pour une ville dense et économe en énergie, une réponse ambitieuse à la crise du logement, des choix historiques en matière de transports collectifs pour une nouvelle politique du système régional de transports, une approche renouvelée du développement économique et de l'innovation, des investissements dans de grandes polarités d'activités et d'emplois, l'accès à la formation, à la santé dans tous les territoires, la préservation et la valorisation d'un environnement de qualité garant de la santé des populations comme de l'aménité des lieux de vie, enfin le réinvestissement de la Seine et de ses potentialités.

La volonté est fortement affirmée d'encourager la densification dans ses différentes dimensions : intensité, compacité, multipolarité.

2.3.2.2 Les trois piliers du projet spatial régional

2.3.2.2.1 Relier-structurer : une métropole plus connectée et plus durable

En 2030 le réseau de transports et de communication diversifié sera considérablement amélioré.

Grâce aux aéroports, aux nouvelles gares, à l'amélioration du réseau complet et aux lignes à grande vitesse, il sera possible de se déplacer plus facilement contribuant à une plus grande ouverture au niveau national et international.

Le système de transports sera mieux maillé et mieux hiérarchisé : le métro automatique du Grand Paris Express, le RER, le métro, les tramways, rendront plus faciles les déplacements de banlieue à banlieue.

Ces nouvelles lignes de transports auront un impact sur l'urbanisation : chaque infrastructure verra sa création ou son évolution s'accompagner d'un développement urbain dense.

De nouveaux échanges s'amplifieront par le développement de la communication numérique (nouveaux liens sociaux, économiques, circulation de l'information, nouvelles manières de travailler et d'habiter).

2.3.2.2.2 Polariser-équilibrer : une région diverse et attractive.

La région métropolitaine aura évolué de façon plus équilibrée autour de bassins de vie dans la perspective d'un équilibre habitat-emploi plus juste. Tous les espaces urbains auront un rôle à jouer, du cœur de métropole aux polarités des espaces ruraux.

La multipolarité sera plus affirmée notamment autour des gares des RER et du métro automatique du Grand Paris Express.

L'emploi devra être développé dans les territoires en assurant une diversité économique.

Des tissus urbains seront densifiés pour une mixité urbaine renforcée notamment sur des secteurs privilégiés tels que les gares, les grandes zones mutables, les quartiers dégradés d'habitat social.

2.3.2.2.3 Préserver-valoriser : une région plus vivante et plus verte.

Une nouvelle relation doit prévaloir entre la ville et la nature permettant de mieux répondre aux objectifs doubles de ville compacte et verte, d'extensions urbaines denses et de préservation des espaces ouverts.

Les espaces ouverts seront valorisés dans le cadre d'un système régional.

Les continuités écologiques, un des éléments constitutifs de la Trame verte et bleue, seront maintenues ou rétablies pour permettre la circulation des animaux et des espèces végétales. Les fronts urbains seront valorisés en limite urbaine ou en lisière pour maîtriser l'étalement urbain.

2.3.2.3 Les grands enjeux du projet spatial régional

2.3.2.3.1 Le cœur de la métropole doit être structuré comme pièce maîtresse du développement régional.

Il convient de soutenir le dynamisme des coopérations entre la capitale et ses voisins. Le projet spatial promeut une vision élargie d'un cœur de métropole jouant dans son ensemble un rôle d'accueil démographique. Celui-là recèle une part déterminante des facteurs d'attractivité économique et de rayonnement culturel et touristique de l'Ile-de-France.

Il faut renforcer l'accessibilité en transports collectifs et rééquilibrer les bassins de vie autour de pôles de développement.

Le cœur de la métropole contribuera au défi de la construction de 70 000 logements par an. Ainsi sera favorisée l'intensité en valorisant la Trame verte et bleue.

2.3.2.3.2 Les grandes polarités entre cœur de métropole et espace rural doivent être confortées

Il faut imaginer un nouvel urbanisme à l'interface ville/nature sachant que la Ceinture verte régionale, exceptionnelle pour une métropole mondiale, est constituée de près de 60% d'espaces ouverts (agricoles ou espaces verts et boisés). En même temps il convient de développer une agriculture périurbaine assurant en partie la gestion de ces espaces et profitant de la proximité de l'agglomération pour organiser une valorisation des productions en circuit court.

2.3.2.3.3 Les atouts métropolitains des territoires ruraux doivent être révélés

Le renforcement des villes-centres permettra la structuration des bassins de vie, lieux privilégiés d'effort de construction de logements et d'accueil d'activités, en répondant à l'enjeu d'une offre urbaine renforcée et diversifiée en termes d'équipements et de services publics à destination des habitants des territoires ruraux les plus fragiles.

Le développement urbain sera priorisé autour des axes du réseau ferré; la croissance des bourgs, des villages et des hameaux, sera maîtrisée au profit des villes. La densification des tissus bâtis existants devra porter sur les centres anciens des villages et sur les zones pavillonnaires ou d'activités de façon à accroître la mixité sociale.

L'espace rural sera valorisé dans toutes ces fonctions: gestion durable des ressources naturelles et de la biodiversité, contribution à la qualité du cadre vie, production alimentaire, adaptation à la crise énergétique, dynamisme économique et touristique, création de lien social.

Les mutations des productions agricoles et agro-industrielles doivent être anticipées. Si la vocation de production céréalière doit évidemment être maintenue, les potentialités de l'agriculture doivent aussi être valorisées en termes de filières économiques créatrices d'emploi.

2.3.2.3.4 Le réseau fluvial doit devenir l'élément fédérateur de l'aménagement régional

Celui-ci constitue un lien entre les territoires et les hommes ; c'est un réservoir de biodiversité, un espace d'agrément, de sport et de loisirs, et un corridor de transport pour les marchandises, les déplacements quotidiens et les touristes.

Le fleuve sera valorisé en tant que territoire dynamique et d'échanges. L'intermodalité « eau-fer-route » sera privilégiée pour créer un maillage d'échanges efficaces entre les plateformes multimodales, les ports urbains et le reste du territoire.

La ville devrait s'ouvrir sur le fleuve en préservant ses fonctions écologiques et paysagères. Les projets d'aménagement devront répondre aux doubles enjeux d'insertion urbaine et paysagère et de participation aux objectifs de continuité écologique.

2.3.2.3.5 Une nouvelle cohérence interrégionale doit être promue

Le développement des territoires interrégionaux sera polarisé. La structuration polycentrique du Bassin parisien basée sur une offre de transports collectifs adaptée sera davantage affirmée. Il convient d'enrayer les dynamismes de pertes de la population francilienne au profit des départements limitrophes.

Une meilleure connexion au réseau ferré francilien doit être offerte. Le nombre d'actifs résidant hors de l'Ile-de-France mais travaillant à l'intérieur n'a cessé d'augmenter. L'offre en transports collectifs reste souvent déficiente. Une meilleure complémentarité des offres de transport interrégional sera recherchée.

L'accessibilité aux hubs franciliens (aéroports/TGV) sera garantie.

Une organisation logistique globale doit être pensée. Notamment certains sites multimodaux à vocation nationale et européenne, devront être aménagés à l'échelle du bassin parisien, en lien avec les grandes portes d'entrée maritimes et positionnés sur les grands corridors de fret existants ou en projet.

2.3.2.3.6 Les Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) doivent être affirmés

Les TIM révèlent une échelle de réflexion infrarégionale pour inciter les principaux acteurs de ces territoires à partager une vision commune et solidaire. Ce sont des territoires singuliers constitutifs de la métropole régionale. Ils interagissent entre eux et fonctionnent en dynamique avec l'ensemble de l'Ile-de-France et souvent au-delà.

Ils constituent des échelles de territoire permettant à la fois de contribuer au développement francilien et d'apporter une réponse locale aux enjeux régionaux.

2.3.3 Améliorer la vie quotidienne des Franciliens

Il s'agit là, de l'un des deux objectifs transversaux que se fixe le SDRIF, le second, qui fait l'objet du chapitre suivant, étant l'amélioration du fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France.

2.3.3.1 Construire 70 000 logements par an et améliorer le parc existant pour résoudre la crise du logement

2.3.3.1.1 Réaliser un effort de construction sans précédent

Il s'agit de répondre aux besoins actuels de logements des ménages et anticiper leurs demandes futures. C'est une urgence absolue, sociale et économique. Elle doit concerner non seulement les plus pauvres mais aussi les classes modestes et moyennes. La construction doit également permettre le développement de l'offre de logements pour étudiants, en priorité à caractère social et de logements adaptés aux personnes âgées et/ou handicapées.

2.3.3.1.2 Viser 30% de logements locatifs sociaux pour accroître l'offre de logements abordables et la mixité sociale

Il faut rétablir la fluidité de la chaîne du logement et recréer les conditions de la mobilité résidentielle des ménages. La production de logements doit ainsi permettre de mieux répondre aux ressources des ménages et intégrer un volant conséquent de logements locatifs très sociaux et sociaux.

2.3.3.1.3 Le parc de logements existants doit être amélioré et la rénovation urbaine des grands ensembles accélérée

Les logements existants doivent s'adapter aux évolutions des modes de vie et à la diversification des besoins en logements et permettre à chacun de disposer d'un logement aux normes de confort actuelles. L'amélioration global du parc doit être le moyen de lutte contre le mal logement et ses effets négatifs potentiels sur la santé.

2.3.3.1.4 Construire la ville sur la ville et renforcer les centralités

Entre réduction de l'étalement urbain et besoins de logements, le choix d'une densité maîtrisée des pôles urbains desservis par les transports s'impose. La répartition de la production de 70 000 logements par an implique l'adhésion et la mobilisation de chaque territoire.

2.3.3.1.5 Une ambition forte en faveur de la densification des espaces déjà urbanisés

A l'horizon 2030, l'augmentation moyenne de la densité de ces espaces devrait passer de 70 à 79 logements/ha dans les quartiers de gares bien desservis par les transports collectifs, de 18 à 21 logements/ha dans les tissus plus diffus.

2.3.3.2 Créer 28 000 emplois par an et améliorer la mixité habitat/emploi

2.3.3.2.1 Créer 28 000 emplois constitue un objectif ambitieux pour lutter contre le chômage

Il se situe dans une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5%. Parallèlement il convient de développer la formation afin de répondre aux enjeux tant économiques que démographiques.

2.3.3.2.2 Les équilibres habitat/emploi au sein des bassins de vie doivent être améliorés

Il convient, par là même, de favoriser un rapprochement de la géographie de l'emploi et du développement de l'offre résidentielle afin de réduire, notamment, le temps moyen consacré aux navettes domicile-travail.

2.3.3.3 Garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité

2.3.3.3.1 L'armature des polarités d'équipements et de services, notamment publics, doit être confortée à l'échelle des bassins de vie.

Ceux-ci jouent un rôle structurant pour l'aménagement de l'espace et participent de la mixité sociale. Ils doivent répondre aux besoins de toutes les générations.

2.3.3.3.2 Les établissements d'enseignement doivent être organisés

La priorité sera donnée à la création de lycées de plus grande taille qu'à l'heure actuelle, accessibles par les transports collectifs et proposant une offre de formation polyvalente. Le développement de l'internat est indispensable notamment pour palier la carence actuelle.

2.3.3.3.3 Une offre de soins accessible à tous doit être favorisée

L'amélioration de l'accessibilité, la déserte par les transports collectifs et une meilleure coordination de la localisation des équipements de proximité s'impose notamment dans les secteurs carencés. Il devra être tenu le plus grand compte de l'augmentation prévisible de 26% d'ici 2030, du nombre de personnes âgées dépendantes.

2.3.3.3.4 L'accès des Franciliens à des espaces verts et de loisirs de proximité doit être renforcé

Ceux-ci participent de la qualité urbaine et sont facteur de santé et de bien-être. Leur présence est essentielle pour accompagner la densification des espaces urbanisés. Le SDRIF prévoit la préservation des espaces verts existants et la création de nouveaux espaces. Il définit un réseau de liaisons vertes permettant leur accès.

2.3.3.4 Concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile

2.3.3.4.1 Renouveler le modèle de transport

Le système de transport francilien est performant mais reste territorialement déséquilibré et limité en capacité face à l'évolution de la demande de déplacements.

Le SDRIF vise à refaire du réseau de transport collectif un atout premier en pensant notamment une nouvelle articulation entre urbanisme et transport.

Quatre objectifs sont déclinés: moderniser et optimiser les réseaux existants, répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue, organiser l'offre de transports collectifs dans la Grande Couronne, promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité.

Le système de transports collectifs dense doit être adapté aux nouveaux besoins de déplacement.

Il faut également décongestionner et mieux partager un réseau viaire achevé. Cette congestion est source de nuisances environnementales importantes. Le SDRIF privilégie le développement rapide et équitable du réseau de transport collectif, permet de trouver en zone dense à proximité des réseaux de transports collectifs, un habitat de qualité et des emplois diversifiés, traite les points durs de congestion et fait évoluer le réseau viaire vers un partage plus équilibré de la voirie.

2.3.3.4.2 Les réseaux métropolitains seront fluidifiés et fiabilisés

Le réseau de transport inscrit dans le SDRIF s'appuie sur quatre grands chantiers:

- la fiabilisation et l'optimisation des RER et du réseau ferré existant : il est nécessaire d'intervenir sur la structure du réseau en branches, l'hétérogénéité des circulations ferroviaires et la longueur des lignes RER ;
- réaliser le métro automatique du Grand Paris Express et prolonger des lignes existantes. Il s'agit principalement de développer un réseau structurant qui permettra des liaisons de banlieue à banlieue et répondre aux évolutions urbaines;
- développer l'offre de tramway et de TCSP. Une douzaine de lignes de tramway sont prévues, celles-ci agissent comme un puissant vecteur de renouvellement et de recomposition urbaine. Certains boulevards urbains seront réaménagés et des TCSP structurants réalisés;
- aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales et mettre en œuvre de nouveaux principes d'exploitation du réseau routier à caractère magistral.

Les bassins de déplacements doivent être structurés de façon à être moins dépendants de la voiture individuelle.

2.3.3.5 Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel

2.3.3.5.1 Retrouver davantage de nature en ville

Ceci implique de favoriser la présence d'espaces ouverts urbains. Ceux-ci assurent des fonctions écologiques et sociales primordiales.

2.3.3.5.2 Privilégier des espaces bâtis économes en ressources

La lutte contre l'imperméabilisation des sols est un objectif fort pour réduire le ruissellement, permettre la recharge des aquifères, réduire la pollution des eaux pluviales, pérenniser le stockage de carbone.

Le sous-sol doit également être considéré comme une ressource stratégique potentielle. La densité des espaces d'habitat ou d'activités est un atout pour le développement de réseaux de chaleur ou de froid utilisant des sources d'énergie renouvelable ou de récupération.

2.3.3.5.3 La vulnérabilité de la ville aux risques, aux pollutions et aux nuisances doit être réduite

La conception urbaine doit pleinement intégrer les risques naturels et en particulier les risques d'inondation, mais aussi le bruit et la mauvaise qualité de l'air qui constituent des nuisances à limiter à la source.

2.3.4 Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France

2.3.4.1 Refonder le dynamisme économique francilien

Il importe d'anticiper la transition écologique et de répondre à de nouvelles attentes sociétales.

2.3.4.1.1 La structuration et le renforcement des polarités économiques constituent des enjeux pour un meilleur équilibre territorial

Les moteurs de la croissance que constituent pour l'Île-de-France une économie de service très dynamique, une concentration exceptionnelle de fonctions de décisions et une assise industrielle, la place favorablement dans l'économie mondialisée.

Il faut donc promouvoir des polarités de développement attractives et identifiables à l'international.

Le parc de bureaux importants qui constitue l'une des forces de la région doit être modernisé et son extension conçue de façon indissociable du projet urbain y compris dans ses dimensions sociales et environnementales.

L'offre touristique existante sera modernisée et complétée.

Les lieux d'innovation et de recherche doivent être mieux structurés; l'aménagement de grands sites dédiés sera favorisé.

2.3.4.1.2 La diversité économique doit être renforcée et la conversion écologique et sociale de l'économie favorisée

L'industrie francilienne a souffert de la mondialisation avec le départ de l'appareil productif vers l'étranger. L'Île-de-France doit être réindustrialisée et de nouvelles filières développées; par exemple celles touchant les domaines de la santé, des mobilités, de l'efficacité énergétique ou des activités créatives doivent être encouragées. Le développement d'écosites d'intérêt régional doit se poursuivre.

L'offre de locaux et d'emprises d'activités notamment pour PME/TPE et pour l'artisanat doit être renouvelée et densifiée. Un niveau de qualité élevé de prestations intégrant mieux les concepts de développement durable doit faire de ces parcs des leviers d'attractivités pour la région et de gages de performance pour les entreprises.

La ville numérique doit être développée. Le déploiement progressif d'une infrastructure capillaire à très haut débit sur l'ensemble du territoire régional est un objectif majeur. Les projets de rénovation ou d'extension urbaine devront anticiper l'intégration coordonnée des différents systèmes qui constitueront la ville intelligente.

L'activité agricole et ses filières économiques seront renforcées. L'agriculture francilienne est un atout majeur pour la région. Le contexte de transition écologique en fait, plus que jamais, un potentiel d'innovation et de renouvellement industriel. Il faut promouvoir une agriculture durable et économiquement viable qui réponde aux attentes et aux défis environnementaux.

2.3.4.2 Un système de transport porteur d'attractivité

2.3.4.2.1 L'ouverture doit être développée à l'Europe et à l'international

Paris occupe une excellente position concurrentielle dans le système de transport européen.

Il faut maîtriser le développement du transport aérien ; les aéroports sont les principales portes d'entrée internationales en Île-de-France, mais ils ont des problématiques communes qui découlent de l'équilibre à trouver entre la réduction de leur impact environnemental et la valorisation de leur impact économique : il s'agit de réduire et compenser les nuisances et pollutions, préserver les conditions de leur bon fonctionnement

et leur capacité d'accueil du trafic, restructurer l'organisation de leur plateforme, maîtriser la construction de logements dans les zones soumises aux nuisances, améliorer la qualité de leur desserte terrestre.

L'attractivité du territoire doit être favorisée en développant l'accès à la grande vitesse ferrée. Pour cela, les gares TGV de la Grande Couronne doivent être reliées par une rocade et complétées par de nouvelles gares, participant à la désaturation des lignes radiales. L'accessibilité des territoires doit être améliorée.

2.3.4.2.2 Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain.

Les nouveaux schémas d'organisation des flux de marchandises permettant des livraisons en flux tendus et en juste-à-temps, s'appuient sur le développement d'un parc d'entrepôts plus ou moins organisés en plateformes et localisés sur des sites disposant d'une très bonne desserte routière et parfois ferroviaire ou fluviale. La prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage qui se traduisent notamment par une congestion routière, une saturation des sillons ferroviaires mais également des nuisances environnementales. L'optimisation doit donc s'appuyer sur les grandes portes d'entrée-sortie maritimes et des centres européens de distribution du grand nord-ouest européen, les grandes plateformes logistiques régionales -qui doivent être multimodales-, les centres de distribution urbains, les plateformes pour l'acheminement des matériaux de construction et enlèvement des déchets de toutes nature.

Les réseaux logistiques doivent être structurés à l'échelle du Bassin parisien et le réseau routier réfléchi à la même échelle. Pour cela il convient notamment de permettre l'achèvement de contournements routiers.

Les opportunités du système fluvial et portuaire doivent être valorisées. La réalisation du canal Seine-Nord Europe constitue un grand enjeu. Le développement du port du Havre est à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor de fret ouest-est, mais celui-ci reste encore trop majoritairement desservi par la route.

Par ailleurs, de nouvelles capacités et de nouveaux itinéraires ferrés doivent être générés. L'objectif majeur de l'Ile-de-France est de réaliser un contournement ferroviaire du bassin parisien pour les flux n'ayant pas d'origine ou de destination en Ile-de-France.

La multimodalité air-fer-route doit être promue au service de la logistique francilienne. L'action doit être menée simultanément sur ces trois pôles pour être efficace.

Les besoins et les enjeux associés n'étant pas homogène, il convient d'organiser l'armature des équipements logistiques, tout en préservant la trame des centres de distribution urbains et en accompagnant la reconversion de sites existants.

2.3.4.3 Valoriser les équipements attractifs

Leur localisation doit contribuer au rééquilibrage des territoires en s'implantant de manière privilégiée dans les secteurs carencés et leur accessibilité doit être assurée pour l'ensemble de la population.

2.3.4.3.1 Accélérer la modernisation des polarités d'enseignement supérieur et de recherche

Cet engagement est dicté par la richesse particulière du tissu universitaire et scientifique de la région. Une recomposition de l'offre régionale doit être encouragée en privilégiant les regroupements.

2.3.4.3.2 L'implantation des grands centres commerciaux et multifonctionnels sera organisée

Ainsi sera préférée la requalification des équipements existants à la réalisation d'opérations nouvelles. La répartition spatiale représente un enjeu en termes de cohérence d'aménagement.

2.3.4.3.3 Enrichir et valoriser le dynamisme culturel francilien

La culture est un élément clé de l'attractivité; des inégalités demeurent sur le territoire régional ; il faut valoriser le patrimoine, source de création, et développer de grands projets culturels porteurs de rayonnement.

Les bassins culturels doivent être structurés et le potentiel de créativité amplifié. Enfin une place doit être donnée à l'éphémère et à l'itinérance, à titre d'exemple en investissant de grands sites tels la Seine.

2.3.4.3.4 Le développement artistique doit être poursuivi

L'Ile-de-France est la première destination mondiale touristique; il convient de conforter ce dynamisme. A ce titre, notamment, nombre de sites culturels et patrimoniaux seront à soutenir.

Le développement des centres de congrès et des parcs des expositions existants doit être poursuivi.

L'offre d'hébergements touristiques marchands doit être soutenue.

2.3.4.3.5 Le réseau des grands équipements sportifs métropolitains sera complété

En effet, malgré le grand nombre d'installations sportives de rang national et international existantes, des carences persistent. De nombreux équipements structurants sont projetés ou en construction. Il convient de bien les intégrer à l'échelle régionale, afin de limiter les risques de concurrence et de surcapacité. La création de nouveaux centres destinés à la formation des cadres sportifs et des athlètes de haut niveau à l'échelle régionale est indispensable.

2.3.4.4 Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Ile-de-France

2.3.4.4.1 Les espaces ouverts à l'échelle régionale doivent être structurés

Ces espaces assurent des fonctions économiques, environnementales, sociales et sont essentiels à la structuration de l'espace et à la qualité du paysage.

Il faut leur garantir la multifonctionnalité et contenir les pressions qu'ils subissent. La préservation des entités d'espaces cohérentes doit être complétée par des continuités

comme des espaces de respiration, des continuités écologiques, des pénétrantes agricoles et boisées, des liaisons vertes.

Au niveau régional, l'objectif est de réduire de moitié d'ici 2030 le rythme d'artificialisation des terres agricoles. L'aménagement urbain doit veiller à éviter, limiter ou compenser les phénomènes d'altération de ces espaces.

2.3.4.4.2 Les ressources régionales doivent être gérées durablement et les activités liées au territoire, favorisées

Pour cela il faut enrayer la perte de biodiversité tant au niveau régional que supra régional en préservant ou restaurant des « réservoirs de biodiversité ». Ceux-ci sont constitués d'espaces de grande richesse écologique abritant l'essentiel des espèces et des habitats et des espaces permettant des déplacements d'espèces. Le SDRIF s'articule dans cet objectif avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui retient 4 sous-trames-arborée, bleue, herbacée, agricole- à protéger ou à reconstituer.

Par ailleurs, les grands paysages franciliens doivent être préservés et découverts.

Un accès équitable et durable doit être assuré aux ressources en eau ; le rôle de soutien des étiages des bassins réservoirs sera primordial pour garantir la ressource de la Seine et de la Marne. La maîtrise de l'utilisation des eaux brutes captées en surface doit s'engager dès à présent.

Il faut pérenniser la production agricole et forestière et ainsi permettre une lisibilité pour les exploitants, favorisant leur capacité d'investissement et d'adaptation. Renforcer l'activité agricole et ses filières constitue l'un des objectifs économiques du SDRIF.

L'approvisionnement régional et/ou interrégional en matériaux doit être garanti. Pour limiter la dépendance vis-à-vis des autres régions, une diversification des matériaux employés doit être privilégiée, sans omettre la réutilisation des déchets de recyclage.

2.3.4.4.3 Conforter la robustesse de la région métropolitaine et réduire la vulnérabilité

Les grands équipements techniques essentiels au fonctionnement de la région doivent être garantis, même si, comme les stations d'épuration, les dépôts d'hydrocarbures, les centres de traitements des déchets, ils sont souvent considérés comme des nuisances. L'objectif du SDRIF est de préparer l'avenir, en prévoyant le renouvellement et l'implantation de nouveaux équipements. Le maillage des plus grands d'entre eux est complété par un maillage fin de proximité.

Les énergies renouvelables doivent être développées en même temps qu'une action pour la sobriété énergétique des bâtiments menée.

Face aux risques naturels et technologiques, il est nécessaire de réduire la vulnérabilité de l'urbanisation existante, de maîtriser et adapter l'urbanisation nouvelle.

2.3.5 Les Territoires d'intérêt métropolitain (TIM)

Pour concrétiser le projet spatial, la Région a souhaité identifier les espaces où il est nécessaire de garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action tant locale que

régionale et de concentrer des moyens pour répondre à ce projet. Pour chaque TIM, le SDRIF définit les objectifs généraux d'aménagement et précise les secteurs spécifiques du territoire permettant une application privilégiée de ses orientations.

2.3.5.1 Paris : la capitale au cœur du système francilien

2.3.5.1.1 Des objectifs ambitieux pour conforter le dynamisme de la capitale

Offrant une très grande diversité d'activités et d'emplois et attirant des investissements internationaux et des fonctions stratégiques majeures, le rayonnement économique de Paris doit être conforté.

Paris doit aussi son dynamisme à la richesse de son économie résidentielle fragilisée par la hausse ininterrompue des valeurs mobilières et foncières depuis plusieurs décennies. Il convient de garantir un accès au logement pour tous.

L'offre de transport dans le cœur de la métropole doit être renforcée ; les transformations à venir consisteront notamment à améliorer la qualité de service pour le réseau de métro, à prolonger certaines lignes en optimisant ses interconnexions avec le futur métro automatique du Grand Paris Express.

Les espaces naturels et boisés parisiens seront valorisés et intégrés à l'échelle régionale.

La mutation urbaine du territoire parisien profite à l'ensemble de la métropole. La plupart des 70 opérations en cours de réalisation ou en projet contribuent par leur localisation, leur échelle et leur programme au renforcement de celle-ci.

2.3.5.1.2 De nombreux projets à Paris dans une logique privilégiée de partenariat avec les collectivités territoriales voisines

Il s'agit essentiellement des projets autour des secteurs suivants : les Halles, les berges de Seine, les grandes gares parisiennes, le tramway T3, le projet Clichy-Batignolles, le grand territoire de projets Paris Nord-Est, Bercy-Charenton et Paris-Rive-Gauche, de la porte de Versailles aux berges de Seine porte d'Issy.

2.3.5.2 Plaine-Saint-Denis : un développement à conforter

Du point de vue régional, l'enjeu exprimé est de conforter son développement en l'articulant au développement social au bénéfice de sa population.

2.3.5.2.1 Réduire les disparités territoriales et maintenir l'attractivité en favorisant la densification et en améliorant la qualité urbaine et environnementale

Les conditions de transports en commun seront améliorées notamment en ce qui concerne les RER B et D, la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express (près de 10 gares sur le territoire), le prolongement des lignes 12 et 14 du métro, la Tangentielle Nord, les tramways T1, T5 et T8. Par ailleurs, des axes routiers seront aménagés en boulevards urbains, ce qui permettra d'améliorer le cadre de vie.

L'amélioration des transports collectifs permettra de contribuer à favoriser localement l'accès à l'emploi et attirer de nouveaux actifs.

Le fleuve longtemps dévolu aux seules activités industrielles ou logistiques, le canal et les espaces verts du territoire seront valorisés. La mise en valeur passera par la mise en place d'une trame verte qui révélera la géographie et facilitera les déplacements à pied et en vélo.

2.3.5.2.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux de territoire

Ils concernent des équipements universitaires auxquels s'ajouteront bientôt la Maison des sciences de l'homme et la Cité du Cinéma. On notera par exemple le développement du 3^{ème} pôle tertiaire francilien autour du concept du Territoire de la Culture de la Création ou la valorisation urbaine et économique autour de la future gare Dugny-La Courneuve ; mais d'autres secteurs vont également s'intensifier.

2.3.5.3 Le grand Roissy : un pôle de développement majeur, où concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole

Le Grand Roissy est l'un des principaux moteurs de développement urbain et économique d'Ile-de-France dont les impacts territoriaux et enjeux de développement dépassent très largement la région. Il convient de travailler sur la cohérence, la maîtrise et la compétitivité de sa zone d'influence en tenant compte des inégales retombées de la plateforme pour les territoires, comme des nuisances que certains autres subissent. Il est nécessaire de mettre en place un mode de gouvernance coordonné et cohérent indispensable au développement équilibré de ce secteur.

2.3.5.3.1 Concilier compétitivité de la plateforme, montée en gamme du développement, qualité urbaine et préservation des espaces ouverts

Le SDRIF préconise d'améliorer l'accessibilité du territoire afin d'accompagner le développement. La desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG sera renforcée notamment par l'amélioration de RER au nord et la réalisation de la nouvelle branche de RER entre les RER B et D. Les relations avec le Bassin parisien seront renforcées par la ligne nouvelle Roissy-Picardie et la ligne à grande vitesse Paris-Londres.

Il faut aussi rééquilibrer le territoire compte tenu du PEB et de la pression foncière sur les terres agricoles et favoriser l'attractivité économique et l'accès à l'emploi, mais aussi préserver les espaces agricoles et naturels.

2.3.5.3.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- le nord et l'est de la plateforme aéroportuaire où il s'agit de renforcer et densifier les pôles de centralité et les bourgs pour accueillir les logements nécessaires à l'équilibre habitat-emplois du Grand Roissy ;
- l'ouest et le sud qui bénéficient d'une bonne desserte en transports en commun depuis Paris et verront leur vocation d'activités et d'échanges et de support de fonctions et d'équipements métropolitains (parc des expositions notamment) préservée et redynamisée ;
- le pôle du Bourget porté par l'aéroport d'affaires, le parc des expositions et la Cité de l'Air et de l'Espace dispose d'un important potentiel de redynamisation autour des

industries aéronautiques et spatiales, des services et des hautes technologies qu'il convient de conforter;

- le Triangle de Gonesse qui revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy et des besoins de développement économique et social du Val-de-France.

2.3.5.4 Du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil ; des potentiels de densification à recomposer en cœur d'agglomération

Ce territoire recèle un important potentiel de développement résidentiel et d'intensification. Il concentre cependant des difficultés sociales et économiques. Les enjeux sont de régénérer le tissu économique, de désenclaver le plateau, de structurer une polarité élargie autour de Bobigny et de se raccrocher aux secteurs en développement, notamment de Paris et de Roissy.

2.3.5.4.1 Consolider une armature urbaine polycentrique en lien avec les territoires voisins

Il faut ainsi améliorer le maillage en transport en commun, requalifier le tissu urbain hétérogène et renforcer le tissu économique. Les secteurs mutables situés le long du canal de l'Ourcq, de la RN3 et du faisceau ferré font l'objet d'une attention particulière.

La structuration des filières économiques, notamment autour de la santé et des biotechnologies sera accompagnée.

Les sites remarquables et les composantes du territoire seront valorisés.

2.3.5.4.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en valeur du territoire

Ce sont :

- l'axe canal de l'Ourcq ex-RN3 offre d'importants potentiels de mutation économique et urbaine qui s'appuient notamment sur la qualité des espaces liés au canal et aux grandes entités paysagères. L'enjeu est d'assurer les conditions d'une redynamisation des secteurs anciennement industriels ou sous-occupés ;
- Clichy-Montfermeil secteur socialement défavorisé qui est resté longtemps à l'écart des dynamiques économiques régionales. Une stratégie de transformation autour des 6 communes de l'association Paris Porte nord-est prend appui sur les quatre nouvelles gares ;
- le secteur des Lilas à Rosny-sous-Bois, le plateau de Romainville. Il importe de mener à bien les projets de maillage par les transports en commun.

2.3.5.5 La vallée de la Marne : ancrer un nouveau développement dans l'Est parisien

La vallée de la Marne se recompose autour de trois pôles majeurs : le projet de territoire de l'Est parisien, le Val-d'Europe et le Pays de Meaux. Ce territoire d'accueil résidentiel, scientifique et touristique doit s'appuyer sur ses atouts pour répondre aux grands défis métropolitains sur le plan économique.

2.3.5.5.1 Accompagner les mutations territoriales pour un développement durable du territoire

Il faut organiser les équilibres territoriaux autour des pôles (Val de Fontenay, Cité Descartes, Val-d'Europe/Villages Nature) de façon à favoriser une urbanisation maîtrisée. Les mobilités internes au territoire doivent être facilitées et son attractivité favorisée en structurant ses atouts. Une forte imbrication ville-nature est à préserver.

2.3.5.5.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- Val-de-Fontenay qui joue un rôle d'interface dans le redéploiement du cœur de métropole vers l'Est ;
- la Cité Descartes avec le Mont d'Est, ce pôle se donne pour priorité le développement économique et l'emploi, en même temps que les nouveaux quartiers créés permettront de répondre aux besoins en logements et en services ;
- le Val-d'Europe figure parmi les pôles structurants de l'agglomération et contribue à la redynamisation de l'est francilien. Le développement se fera en priorité à proximité des gares et les aménagements devront favoriser une densité plus importante le long du TCSP Esbly-Chessy-Val-d'Europe ;
- le Pays-de-Meaux est l'interface entre Marne-la-Vallée et l'espace rural. L'offre résidentielle sera développée en lien avec l'emploi et la mobilité ;
- la voie de Desserte Orientale (VDO) : les emprises de l'ex VDO constituent un potentiel de 100 hectares mutables ; cet espace est utilisable pour une urbanisation dense.

2.3.5.6 Grand Orly, Seine-Amont et Plaine centrale du Val-de-Marne : faire des grands équipements métropolitains le support d'un urbanisme durable

Ce territoire présente un fort potentiel de densification et de renouvellement urbain, qui nécessite de réduire les nuisances et de prendre en compte le risque d'inondation.

2.3.5.6.1 Concilier renouvellement urbain, développement des secteurs innovants et maintien d'un tissu industriel et productif

Il faut accompagner les dynamiques économiques existantes en lien avec les territoires voisins tout en préservant les mixités sociales et fonctionnelles. Les synergies avec les pôles de recherche et d'innovation de Massy-Saclay, de la VSB et d'Evry sont importantes. Les grands équipements et les services nécessaires au fonctionnement de la région seront maintenus. L'accessibilité métropolitaine et la desserte locale seront renforcées. La qualité de vie devra être améliorée à travers la valorisation de la Seine et le maintien des espaces ouverts.

2.3.5.6.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- le Grand Orly qui doit devenir une centralité urbaine à l'échelle régionale, impulsée par la dynamique économique liée à l'aéroport et au renforcement de ce pôle de transports ;
- les Grandes Ardoines dont l'enjeu principal est l'intensification urbaine autour des futures gares du métro automatique du Grand Paris Express et le long des principales lignes de transport collectif et des principaux pôles d'échanges ;

- Ivry-Confluence dans la continuité du secteur Paris-Rive Gauche, cette opération vise au renouvellement et à la densification de grandes emprises mutables à vocation majoritairement industrielle en tirant parti de la présence de l'eau à la confluence de la Marne et de la Seine ;
- Plaine centrale du Val-de-Marne et Créteil; ce territoire constitue un pôle d'habitat, économique, administratif, universitaire et commercial métropolitain. La polarité santé s'inscrit dans la dynamique du Cône sud de l'innovation ;
- la plaine de Montjean est un site stratégique à la croisée d'enjeux majeurs à concilier en contribuant à l'effort de construction de logements des communes de Fresnes, Wissous et Rungis tout en limitant la consommation d'espace.

2.3.5.7 Melun Val-de-Seine-Sénart: une vallée qui se structure, une polarité qui s'affirme

Les agglomérations de Sénart et Melun-Val-de-Seine concentrent des capacités d'extension urbaine parmi les plus importantes d'Ile-de-France, à l'interface entre agglomération centrale et espace rural ; le principal enjeu est la densification urbaine et le renforcement des transports en commun, pour une moindre consommation des espaces naturels et agricoles.

2.3.5.7.1 Privilégier l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle pour mieux valoriser les espaces ouverts

Les projets urbains fondés sur un effort d'intensification et de polarisation autour d'une meilleure accessibilité seront développés. Les centralités autour du carré Sénart doivent être renforcées.

La diversification économique pour favoriser la mixité fonctionnelle, ainsi que le rééquilibrage habitat/emploi seront encouragés.

L'accessibilité sera renforcée et les circulations douces seront valorisées.

Une Trame verte fortement présente sera préservée et le maintien des espaces ouverts favorisés.

2.3.5.7.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- Sénart-Lieusaint dont l'implantation d'une gare d'interconnexion du réseau à grande vitesse sur Lieusaint permettra d'accompagner le futur développement du territoire;
- l'Aérodrome de Villaroche; le développement de ce parc aéronautique et technologique doit permettre de renforcer les atouts économiques du territoire de Sénart-Melun et réduire son déficit d'emplois ;
- le Pôle de Melun ; celui-ci constitue une importante polarité complémentaire au renforcement de la centralité de Sénart afin de conforter son rôle de centre urbain principal du département.

2.3.5.8 Montereau, Seine et Loing : une confluence ouverte sur le Bassin parisien

Ce territoire cumule les enjeux métropolitains de polarisation des espaces ruraux, de multifonctionnalité où différents usages sont à concilier. La Bassée est notamment un secteur clé dans le dispositif de prévention du risque d'inondation.

L'enjeu est d'intégrer le territoire dans un maillage constitué par l'ensemble des pôles principaux du sud et de l'est de la Seine-et-Marne, chacun de ces pôles devant permettre de proposer logements, emplois, équipements, services et organisation du transport à l'échelle de leur bassin de vie.

2.3.5.8.1 Renforcer le rôle structurant de ce territoire et conforter son positionnement entre agglomération centrale et espaces interrégionaux

Il convient de renforcer toute à la fois l'accessibilité au sein de l'Île-de-France et les pôles structurants par la priorisation d'une mixité fonctionnelle.

Un développement économique plus cohérent, ainsi qu'une réflexion pour la diversification des activités mieux adaptées aux spécificités du secteur, doivent être favorisés. Le développement touristique de ce territoire, notamment, peut être un moteur économique majeur.

Il faut en outre favoriser un renforcement de la Trame verte et bleue.

2.3.5.8.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- La Bassée, secteur de dualité où doivent se réfléchir deux enjeux particuliers de niveau régional : préserver son rôle de zone d'expansion des crues et de réservoir de biodiversité ;
- Montereau, territoire à conforter dans son rôle structurant en tant que pôle principal de centralité au sein d'un grand bassin de vie.

2.3.5.9 Centre Essonne-Seine-Orge

Il s'agit d'un territoire économique majeur du sud francilien dont le développement est fortement lié à celui de Saclay, de la Vallée scientifique de la Bièvre et d'Orly. Les principaux enjeux sont le développement de la recherche et de l'innovation technologique et la mise en place d'un projet d'aménagement durable prenant en compte les opportunités d'intensification et d'extension urbaines.

2.3.5.9.1 Valoriser le potentiel en équilibrant intensification et extension urbaines

Il importe de concevoir le développement économique à une échelle large et favoriser un développement cohérent des secteurs proches des pôles urbains les plus accessibles et trouver le meilleur équilibre entre requalification urbaine et extension. Ce territoire participe de manière importante à l'effort de construction de logements qui doit être maintenu ; mais le taux d'emplois doit être amélioré notamment pour le Val d'Orge.

Il faut améliorer la desserte du territoire et favoriser les transports collectifs légers en complémentarité avec le réseau ferré.

Le maintien des coupures entre espaces urbains et espaces ouverts en valorisant les paysages est nécessaire.

2.3.5.9.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- Brétigny, Val d'Orge et plateau de Vert-le-Grand : un projet d'ensemble, urbain, économique et agricole doit être défini sur le site de l'ancienne base aérienne militaire de 750 hectares ;
- Evry-Corbeil-Centre-Essonne : Evry doit poursuivre la densification de son centre-ville et de ses axes structurants et la rénovation de ses grands ensembles. Le potentiel foncier de l'hippodrome de d'Evry-Ris-Orangis pourrait permettre l'accueil d'un grand stade de rugby.

2.3.5.10 Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay: innovation, urbanité, agriculture

La concentration des fonctions de formation supérieure et de recherche fait du territoire de la vallée de la Bièvre et du plateau de Saclay un espace francilien important du développement de la recherche et de l'innovation en Ile-de-France. Les enjeux sont le renforcement de l'orientation du territoire vers la recherche et l'innovation et ses développements urbains et la valorisation des potentialités endogènes que recèlent les grands inducteurs privés du territoire.

2.3.5.10.1 Renforcer la vocation scientifique par un aménagement plus mixte et valorisant les espaces ouverts

Pour cela, il faut développer les pôles existants tout en favorisant leur mise à niveau ; l'installation sur le plateau de Saclay de pôles de recherche et grandes écoles ne peut se concevoir sans réflexion sur la complémentarité et la mise en réseau des structures et des filières, pour contribuer au dynamisme économique du cône sud de l'innovation et de l'Île-de-France.

Le territoire doit être renforcé aux niveaux local et international en lien avec le futur hub d'Orly.

Il convient, en outre, d'améliorer la mixité sociale et fonctionnelle en conciliant intensification urbaine et préservation de la Trame verte et des continuités écologiques.

L'agriculture du plateau de Saclay, de la plaine de Versailles et du Triangle vert doit être maintenue ; l'urbanisation du plateau devra être exemplaire en termes d'intégration environnementale, de déplacements, de consommation d'énergie et de gestion des déchets.

2.3.5.10.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- la vallée de la Bièvre aval-Campus Sciences et Santé : il s'agit d'y structurer le développement des pôles de formation et de recherche à une échelle large. Il convient aussi de répondre au besoin en logements, notamment étudiants, de mixité sociale et de renforcement de la qualité de vie ;
- le Sud du plateau de Saclay : l'enjeu principal de ce territoire est l'intensification autour des gares, la mixité fonctionnelle des quartiers et la bonne intégration des espaces ouverts ;
- le plateau de Satory/Versailles : la création d'un pôle « mobilité du futur » y est à l'étude ;
- le secteur de la Minière-Saint-Quentin à fort potentiel est dans l'attente de la définition précise du périmètre de la ZPNAF ;
- Massy : pôle d'échanges régional TGV-RER, prochainement métro Grand Paris Massy est un pôle urbain structurant de l'organisation spatiale du sud francilien ; son potentiel en matière de création de logements, d'emplois, de développement économique et de création culturelle en fait un des principaux points d'appui pour le développement du Cône Sud de l'Innovation.

2.3.5.11 La Défense et la vallée de la Seine, du Val-de-Seine à la Boucle Nord : un pôle économique majeur qui doit offrir une plus grande mixité

Fortement imbriqué à la dynamique parisienne, ce territoire doit être un moteur pour l'ensemble de l'ouest francilien ; l'enjeu est de valoriser l'effet d'entraînement du territoire au profit d'une solidarité aux échelles locale et métropolitaine.

2.3.5.11.1 Concilier attractivité et diversité des fonctions afin de valoriser le potentiel d'accueil urbain du territoire

Le quartier d'affaires doit être modernisé vers plus de mixité; au plan urbain, un territoire plus poreux, mieux inséré dans son environnement, plus qualitatif, plus mixte est à créer.

Le tissu industriel doit être maintenu et renforcé.

Le territoire doit être rééquilibré afin de réduire les disparités et l'accessibilité francilienne doit être renforcée et la desserte locale préservée.

Les berges de la Seine et les espaces ouverts remarquables seront valorisés.

2.3.5.11.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- La Défense-Les deux Seine, premier quartier d'affaires en Europe, il bénéficie avec les 6 communes limitrophes d'un programme immobilier visant une densification tertiaire et résidentielle et une accessibilité renforcée en transports collectifs ;
- La Boucle Nord des Hauts-de-Seine est un territoire stratégique en raison du port de Gennevilliers et d'importantes emprises mutables. En plus des enjeux d'équilibre habitat-emploi, le développement de ce secteur devra prendre en considération des efforts particuliers en matière de formation et d'accès à l'emploi ;
- Le port de Gennevilliers deuxième port fluvial d'Europe constitue le principal pôle logistique francilien. Son potentiel d'extension et la montée en puissance de ses activités font l'objet d'un schéma d'orientation et de développement durable ;

- Grand Paris Seine Ouest (GPSO): ce territoire qui constitue l'un des principaux pôles d'emplois franciliens devra affirmer une plus grande ambition en matière de logement social et d'équilibre habitat-emploi.

2.3.5.12 Confluence Seine-Oise : un pôle d'envergure interrégionale à constituer entre cœur d'agglomération et Seine-Aval

L'enjeu majeur pour ce territoire est l'organisation d'un développement urbain qui tienne compte de l'ensemble de ces éléments : développement des fonctions logistiques et de grands services urbains, des fonctions économiques et résidentielles et maintien d'espaces ouverts, végétalisés et naturels, de la fonctionnalité écologique de la Seine et valorisation du grand paysage caractéristique de la Seine-Aval et de ses coteaux.

2.3.5.12.1 Concilier les différentes fonctions de la vallée de la Seine

Le positionnement stratégique de l'Axe Seine doit être confirmé. Avec le projet Port 2000 du Havre et le projet d'Achères-Seine-Métropole, la Confluence Seine-Oise a l'opportunité de se développer et de contribuer à l'ouverture de la région sur sa façade maritime pour renforcer sa place dans les échanges internationaux.

La desserte du territoire doit être améliorée pour conforter les polarités urbaines.

Les espaces ouverts soumis à la pression foncière seront valorisés. Plusieurs corridors écologiques seront à préserver.

2.3.5.12.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont :

- le port d'Achères-Seine-Métropole : ce projet de plateforme logistique d'envergure nationale de 420 hectares devra répondre à l'enjeu d'intermodalité fer/fleuve/route pour devenir l'un des plus grands carrefours en Europe ;
- l'agglomération de Cergy-Pontoise : L'objectif est de renforcer les fonctions de centralité autour de Cergy-Pontoise, pôle de développement à l'échelle francilienne, par son implication dans six pôles de compétitivité, son université et ses écoles supérieures;
- la boucle de Chanteloup : l'objectif est de redonner une attractivité au territoire, en développant de nouvelles filières industrielles par la création d'un parc économique dédié à l'écoconstruction et aux écoactivités;
- la Plaine de Pierrelaye constitue un espace ouvert important de la Ceinture verte de l'Île-de-France entre les forêts domaniales de Saint-Germain et de Montmorency ; l'urbanisation de ses franges est prévue pour participer à l'effort de construction de logements.

2.3.5.13 La Vallée aval de la Seine : un territoire interrégional de transition

Ce territoire se caractérise par une urbanisation peu dense en dehors des centres urbains marqués par la forte importance de logements sociaux, une forte tradition industrielle et la présence de vastes espaces agricoles.

L'enjeu est d'intégrer Seine-Aval aux dynamiques métropolitaines induites par le territoire de La Défense/Boucle Nord/GPSO. Les stratégies le long de l'axe que constitue la Seine

conduisent à organiser les pôles métropolitains, à prioriser les filières en lien avec le Canal Seine Nord et à partager une vision « de Paris jusqu'à la mer ».

2.3.5.13.1 Arrimer le territoire aux dynamiques métropolitaines

Son accessibilité doit être renforcée; l'amélioration des liaisons en transports collectifs vers Paris, La Défense, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines favoriseront le développement économique et résidentiel.

Il faut accompagner la transition économique. L'émergence de nouvelles filières (services à la personne, écoconstruction, éco-industrie, agriculture, métiers du fluvial...) contribuant à la diversité des emplois doit être favorisée.

La mixité sociale y sera polarisée et préservée afin de permettre les parcours résidentiels.

L'équilibre entre espaces agricoles et naturels et développement urbain sera préservé.

2.3.5.13.2 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire

Ce sont:

- le Mantois a vocation à conforter son rôle de centralité, notamment grâce au prolongement du RER E en constituant une polarité importante entre Paris et le Havre;
- les Mureaux : ce territoire est au cœur de la réflexion menée sur la complémentarité économique et fonctionnelle entre La Défense d'une part et la Vallée de la Seine et Le Mantois d'autre part.

2.3.5.14 Vexin français, Oise-Pays de France, vallée de Chevreuse et Gâtinais français, Brie et Deux-Morin : des espaces naturels remarquables pour la région métropolitaine

Les Parcs naturels régionaux sont intégrés dans les continuités écologiques interrégionales ; ils participent à l'attractivité de la première destination touristique mondiale. Ces espaces remarquables sont des territoires expérimentaux, innovants et moteurs pour l'ensemble des espaces ruraux franciliens.

2.3.5.14.1 Conforter ces territoires référents comme lieux privilégiés de l'aménagement durable du territoire

L'urbanisation doit être menée en veillant à contribuer à l'effort de construction de logements, à la mixité sociale et fonctionnelle et à privilégier l'intensification urbaine. Ce sont les pôles les plus importants, proches de l'espace urbain ou pôles de centralité, qui doivent concentrer les efforts.

2.3.5.14.2 Préserver et valoriser les richesses environnementales et patrimoniales et permettre un développement économique dans le cadre d'un développement durable et responsable

L'enjeu pour ces territoires est de protéger les espaces ouverts à des échelles plus larges que la commune et donc de favoriser la réflexion autour de leur planification pour permettre le

maintien des espaces agricoles, leur meilleure intégration et des conditions favorables pour leur exploitation.

Le renforcement de la biodiversité, le maintien et la restauration des continuités écologiques, ainsi que le respect des trames vertes et bleues seront une priorité.

L'objectif est de valoriser les espaces naturels et patrimoniaux en permettant l'accessibilité au plus grand nombre, en valorisant l'artisanat, les produits du terroir, en développement des activités ou filières nouvelles liées aux espaces ouverts.

2.3.5.14.3 Des secteurs spécifiques comme lieux privilégiés de mise en œuvre des enjeux du territoire.

Ce sont deux nouveaux PNR en prévision;

- le PNR Brie et Deux-Morin qui constitue une opportunité de rééquilibrage au nord-est de la Seine-et-Marne. Ce projet devra concilier la maîtrise de l'urbanisation, le développement économique et la valorisation des ressources environnementales et paysagères;
- Le PNR Bocage gâtinais au carrefour des trois régions Ile-de-France, Bourgogne et Centre est caractérisé par ses hameaux au riche patrimoine rural, ses plateaux agricoles et ses paysages diversifiés et préservés. L'objectif est de favoriser un projet concerté, cohérent à une échelle interrégionale, pour un secteur soumis à des logiques souvent contradictoires d'aménagement, de part et d'autre des limites administratives.

2.4 Fascicule 3 et 3 bis Orientations réglementaires et Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT)

Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. A l'instar du projet spatial, les orientations sont déclinées autour des trois piliers « relier et restructurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ».

Le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. La reproduction dans le présent rapport de cette carte, à l'échelle du 1/150 000^{ème}, n'est pas matériellement réalisable.

Cette carte indique les vocations des espaces concernés, telles qu'elles résultent des orientations réglementaires auxquelles elle est étroitement subordonnée, sans que cette représentation puisse être précise eu égard à l'échelle de la carte.

La représentation des orientations se conforme à l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme:

- définir les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger ;
- déterminer la localisation préférentielle des développements urbains ;
- représenter les projets d'infrastructures.

Sur certains espaces appelés à connaître une plus forte évolution urbaine sont cartographiées, sous forme de pastilles, les capacités d'urbanisation :

- les secteurs à fort potentiel de densification ;
- les secteurs d'urbanisation préférentielle ;

- les secteurs d'urbanisation conditionnelle.

En outre, des capacités d'urbanisation non cartographiées sont offertes au titre :

- des secteurs de développement à proximité des gares ;
- des agglomérations des pôles de centralité à conforter ;
- de l'extension modérée des bourgs, villages et hameaux.

2.4.1 Relier et structurer

2.4.1.1 Les infrastructures de transport

Dans le cadre d'un développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent, ainsi qu'en cohérence avec ses objectifs de « compacité » urbains et de mixité des fonctions, le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif des recours aux modes actifs (marche, vélo). Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie.

Les emplacements nécessaires à la réalisation des projets de gares et d'infrastructure de transport inscrits sous forme de tracés font l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde.

Les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre ou rendre plus difficiles la réalisation des projets inscrits sous la forme de liaisons ou de nouveaux franchissements.

2.4.1.2 Les aéroports et les aérodromes

Les emprises aéroportuaires sont destinées à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports.

Elles peuvent accueillir des activités (notamment immobilier d'entreprises et services) dès lors que cela ne contrevient pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et s'inscrit dans la cohérence de la planification spatiale locale.

La maîtrise des nuisances induites (bruit, pollutions, fragmentation des espaces, etc.) par l'activité aéroportuaire doit être recherchée.

2.4.1.3 L'armature logistique

Les grands sites et les équipements multimodaux que sont les ports de Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Bruyères-sur-Oise doivent être préservés et développés. Pour accompagner la montée en puissance du trafic de conteneurs au port du Havre et le trafic fluvial qui pourrait être généré par le futur canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, une grande plateforme trimodale devra être créée sur les communes d'Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine et Saint-Germain-en-Laye. Les ports doivent veiller à assurer une meilleure mixité des usages (intégration d'itinéraires de promenades, haltes fluviales, continuités écologiques...).

Dans le domaine ferroviaire, il est demandé aux propriétaires et aux gestionnaires de préserver les capacités fret sur les radiales d'accès à la Grande ceinture afin de développer le potentiel multimodal. Par ailleurs, les équipements d'interface entre le rail et la route

devront être maintenus. Les emprises des installations terminales embranchées seront également préservées.

L'aménagement de grands sites multimodaux, permettant la massification des flux, doit être prévu aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. L'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers doit être évité.

2.4.1.4 Les réseaux et les équipements liés aux ressources

Les terrains d'emprise affectés aux équipements de services urbains (dépôts pétroliers actuels et canalisations d'hydrocarbures, stockages et canalisations de gaz naturels, lignes stratégiques du réseau de transport électrique THT, équipements d'assainissement, de production et d'alimentation en eau potable, de stockage et de transformation de matériaux et de denrées alimentaires, de valorisation, de recyclage et/ou d'élimination des déchets, ou espaces souterrains pour les déchets, etc.) doivent être conservés à ces usages, voire complétés, sauf si une relocalisation s'avère nécessaire ou plus efficace au regard du service rendu, du bilan écologique et de la protection des populations.

2.4.2 Polariser et Équilibrer

2.4.2.1 Orientations communes

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels et donc au développement urbain par la densification des espaces déjà urbanisés. Ainsi, il conviendra de:

- favoriser la mutabilité des terrains et la densification des constructions dans les tissus urbains existants ;
- favoriser le développement de grandes opérations en zones urbaines ;
- renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace afin d'éviter une logique de zonage ;
- renforcer les centres de villes existants et leur armature.

Notamment, les formes urbaines nouvelles doivent permettre de préserver les caractéristiques paysagères, la densification adaptée aux possibilités des réseaux. L'urbanisation nouvelle doit être maîtrisée afin de réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques. L'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant.

En matière de logement

Chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux en logement, notamment social, mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien, dans le respect des objectifs annuels de production de nouveaux logements fixés par le préfet de région en application de l'article L 302-13 du Code de la construction et de l'habitation.

Dans les territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois, la croissance de l'offre de locaux destinés à l'activité doit être accompagnée d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements.

L'offre locative sociale et intermédiaire, essentielle au fonctionnement de la région métropolitaine, doit être développée, ainsi que l'offre d'habitat spécifique.

En matière d'activité et d'emploi

La densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles.

La localisation des bureaux doit être guidée par la recherche d'une accessibilité optimale et en lien avec le principe de mixité fonctionnelle et sociale.

La localisation de nouvelles zones d'activités, notamment logistiques, doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale.

En matière d'équipements et de services à la population

Là encore, la densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles et la requalification des équipements, doit être préférée à la réalisation d'opération nouvelle.

Les nouvelles implantations s'effectueront prioritairement sur des sites bien desservis en transports collectifs et en circulations douces.

L'intégration environnementale des grands équipements doit être assurée. Elle doit minimiser les impacts sur l'eau, l'air, l'espace, l'énergie, et réduire leur impact écologique et visuel.

Les emplacements destinés aux commerces de proximité doivent être créés, maintenus et développés dans les espaces résidentiels, mais aussi dans les zones d'emplois et éventuellement dans les lieux de transit des populations.

2.4.2.2 Les espaces urbanisés

Ces espaces sont constitués des espaces à dominante bâtie dédiés à l'habitat, à l'activité économique et aux équipements, ainsi que les espaces ouverts urbains, tels que les espaces verts publics, les jardins privés, les jardins familiaux, les friches urbaines, etc.

Ils sont représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) selon une typologie de pastillages.

Les espaces urbanisés à optimiser

Leur symbole est constitué de petites pastilles de couleur saumon claire.

A l'horizon 2030, à l'échelle communale ou intercommunale, est attendue une augmentation minimale de 10% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. Les communes dont la densité moyenne des espaces habitat est supérieure à 220 logements/hectare en 2008 doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

Les quartiers à densifier à proximité des gares

Leur symbole est constitué de petites pastilles de couleur saumon foncée.

Ces quartiers sont définis par un rayon de 1 000 m autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro existante ou à venir ou de l'ordre de 500 m autour d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir. Ils doivent être des lieux privilégiés de la densification tant en terme d'habitat que d'emploi.

A l'horizon 2030, à l'échelle communale ou intercommunale, est attendue en augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. Comme dans les précédents quartiers, les communes dont la densité moyenne des espaces habitat est supérieure à 220 logements/hectare en 2008 doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

Les secteurs à fort potentiel de densification

Leur symbole est constitué de grandes pastilles de couleur marron foncé.

Il s'agit de secteurs comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. Ils doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain tant dans les secteurs d'habitat que dans ceux réservés à l'emploi.

2.4.2.3 Les nouveaux espaces d'urbanisation

La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espace par la densification du tissu existant.

Les capacités d'urbanisation seront consommées en fonction des besoins à court terme et moyen terme afin de préserver les espaces nécessaires aux besoins futurs.

L'urbanisation doit se faire en continuité de l'espace urbanisé existant sous réserve de ne pas porter atteinte à d'autres dispositions mentionnées sur la carte.

Les secteurs d'urbanisation préférentielle

Leur symbole est constitué de grandes pastilles de couleur rouge.

Ces secteurs sont ceux qui offrent un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité grâce, notamment, à leur desserte en transports collectifs.

L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat au moins égale à 35 logements par hectare et/ou au moins égale à la densité moyenne des espaces habitat existants en 2008 lorsque celle-ci était supérieure à 35 logements par hectare.

Les secteurs d'urbanisation conditionnelle

Leur symbole est constitué de grandes pastilles de couleur jaune.

Ces secteurs sont par leur localisation, leurs caractéristiques et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, porteurs de potentialité de développement urbain à terme, qu'il convient de pas obérer.

Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les collectivités peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins. Cette ouverture est conditionnée à la création d'une desserte en transports collectifs.

Les secteurs de développement à proximité des gares

Ces secteurs bien desservis par les transports collectifs ou devant l'être à terme sont situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour de gares indiquées sur la carte.

A l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé y est possible.

Les agglomérations des pôles de centralité à conforter

Les communes concernées sont identifiées sur la carte des « Grandes entités géographiques » et par un carré rouge sur la carte CDGT.

Elles constituent les pôles de centralité du territoire, bassins de vie ou aires d'attractivité élargies pour les plus importantes.

Ces pôles doivent être renforcés en développant l'accueil de logements, en favorisant la mixité de l'habitat et des autres fonctions urbaines de centralité, en valorisant le potentiel de mutation et de densification, en favorisant le développement de l'emploi, en implantant en priorité les équipements, en confortant les transports collectifs.

A l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé y est possible.

L'extension modérée des bourgs, des villages et des hameaux.

Les communes concernées sont identifiées sur la carte des « Grandes entités géographiques ». Les objectifs poursuivis sont notamment de contenir l'étalement urbain, de limiter la consommation des espaces agricoles.

Le développement doit s'opérer prioritairement à l'intérieur des tissus existants, en cohérence avec l'objectif de densification.

A l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal y est possible.

2.4.3 Préserver et valoriser

La valorisation des espaces ouverts passe par une définition précise de leur destination : espace agricole, espace boisé ou espace naturel, espace vert et espace de loisirs et par la reconnaissance des multiples fonctions (économiques, environnementales, sociales...).

2.4.3.1 Les fronts urbains

La maîtrise des fronts urbains constituant la limite entre espaces bâtis et espaces ouverts a pour objectifs de:

- fixer une frontière à l'urbanisation ;
- renforcer l'image et l'identité de l'espace urbain ;
- préserver les espaces agricole, boisées et naturelles ;

- garantir les continuités et liaisons entre ces unités ;
- participer à la structuration de l'espace urbain en maintenant notamment des espaces de respiration ;
- offrir à la ville vue et accès sur l'espace ouvert ;
- permettre le retour de la nature en ville.

Les fronts urbains d'intérêt régional sont intangibles. Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leur documents d'urbanisme. Il leur revient également d'identifier les fronts urbains d'intérêt local

2.4.3.2 Les espaces agricoles

Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaire à la viabilité de l'exploitation agricole. Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert.

Les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager présents dans les espaces à dominante agricole doivent être identifiés et préservés par les documents d'urbanisme locaux.

2.4.3.3 Les espaces boisés et les espaces naturels

Doit être assurée l'intégrité des bois et forêts de plus de 0,5 hectare dans le cœur de métropole et de plus de 1 hectare dans le reste de la région. Les lisières des espaces boisés cartographiées sur la CDGT doivent être protégées.

2.4.3.4 Les espaces verts et les espaces de loisirs

Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.

L'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisir doit être améliorée.

2.4.3.5 Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes

Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs urbains dont le développement pourrait compromettre l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement. L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leur fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

2.5.3.6 Le fleuve et les espaces en eau

Il est impératif de prendre en compte dans les projets d'extension de l'urbanisation la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme, au premier rang desquels les ressources stratégiques des grandes nappes.

L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau et permettre la réouverture des rivières urbaines et les soustraire aux réseaux d'assainissement.

Les éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères ne doivent pas être dégradés.

2.5 Fascicule 4 : Évaluation environnementale

En vertu de l'article L 121-10 du Code de l'urbanisme, le SDRIF doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Celle-ci a été présentée dans ce fascicule dédié bien qu'elle ait irrigué le projet tout au long de la réflexion et ainsi participé à la définition de la stratégie d'aménagement et de développement de la région. Elle justifie et explicite les choix d'aménagement retenus et les éléments prescriptifs. Elle a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur des réflexions et constitue un outil pédagogique pour sensibiliser chacun aux défis du développement durable.

La démarche qui a conduit à l'élaboration du SDRIF a été la suivante.

2.5.1 L'état initial et tendanciel de l'environnement

Pour permettre l'analyse des incidences notables prévisibles du développement urbain sur l'environnement, une quarantaine d'enjeux environnementaux, constituant autant de points de vigilance, ont été dégagés au regard de l'état actuel de l'environnement régional et de son évolution tendancielle et regroupés en 4 grands domaines:

- le climat et son évolution ;
- les grands paysages et les espaces ouverts de manière globale ;
- les ressources naturelles et patrimoniales ;
- le cadre de vie, la santé et le bien-être des Franciliens.

L'analyse des incidences a été faite à l'aide de cartes de synthèse à partir d'une notation multicritère, localisant les sites où les enjeux se posent avec la plus grande intensité.

Les thèmes suivants ont été retenus : « intérêt de préservation des espaces au titre de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique », « intérêt de préservation des espaces au titre des grands paysages et du fonctionnement des espaces ouverts », « sites revêtant une importance particulière pour l'environnement (Réservoirs de ressources et patrimoine commun ou sites carencés, pollués ou soumis à risque et nuisances) ».

2.5.2 L'analyse des incidences

La répartition des secteurs de développement urbain selon la sensibilité des espaces aux grands enjeux environnementaux exprimés par les cartes de synthèse est caractérisée par:

- une large majorité des secteurs situés dans des espaces moins sensibles que la moyenne régionale aux enjeux liés au changement climatique, aux grands paysages et aux espaces ouverts ;
- une localisation très favorable à la préservation des sites de grande valeur patrimoniale ;
- en revanche, une nette majorité de secteurs de développement, en particulier de secteurs à fort potentiel de densification, situés dans des sites de forte intensité des problèmes environnementaux.

2.5.3 La justification des choix

Les grands choix effectués par le SDRIF en termes de niveau global, de répartition infra régionale et d'évolution des conditions locales du développement régional sont justifiés au regard de leurs incidences sur les grands enjeux environnementaux.

Les « effets de masses » escomptables du niveau global de développement ont des incidences prévisibles assez tranchées.

Les « effets de structures » résultant de la répartition infra régionale du développement ne maximisent pas les incidences prévisibles très positives des effets de masse, dans la mesure où le cœur de métropole, particulièrement économe en énergie et en espaces, n'est pas « sur mobilisé ».

Les effets d'accompagnement résultant des dispositions du SDRIF de niveau régional (par exemple Grand Paris..) ou plus local, sont susceptibles de maximiser les incidences positives et de minimiser les incidences négatives évoquées précédemment.

2.5.4 Les principaux éléments de l'évaluation environnementale

Après avoir rappelé les objectifs du SDRIF et son articulation avec les autres documents d'urbanisme et d'environnement, le fascicule présente la méthode retenue pour l'évaluation environnementale et les difficultés rencontrées:

- représentation géographique des enjeux ; établissement de cartes de synthèse sur les sites revêtant une importance particulière pour l'environnement ;
- définition du scénario de référence et de la date de référence ;
- estimation quantitative des incidences.

Les grands enjeux identifiés sont:

- les îlots de chaleur urbain liés au changement climatique ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'évolution du développement urbain et la consommation des espaces agricoles, boisés et naturels ;
- les enjeux régionaux de préservation des grands paysages et des espaces ouverts.

Les incidences sur la densification sont évaluées par types d'espaces : espaces urbanisés à optimiser, quartiers de gare, secteurs à fort potentiel de densification.

L'étude cite les efforts de densification les plus importants (surtout les quartiers de gare de la Petite Couronne), la construction de logements se répartissant à hauteur de 75% dans le tissu urbain existant, et de 25% en extension urbaine.

Elle présente les évaluations de consommation foncière pour l'urbanisation. La consommation maximum des espaces agricoles, naturels et boisés est estimée à 29 200 ha sur la période 2008-2030. Elle se décompose en :

- 17 474 ha pour l'urbanisation préférentielle ou conditionnelle (810 pastilles d'urbanisation en prenant une hypothèse de 21,6 ha par pastille);
- 750 ha d'extensions non cartographiées;
- 4 000 ha déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme.

Elle décrit les principales incidences pour chacune des thématiques suivantes :

- l'énergie, les consommations énergétiques, la dépendance énergétique ;
- les ressources naturelles et patrimoniales ;

- les sites Natura 2000 ;
- les espaces verts ;
- le cadre de vie, les paysages et le patrimoine bâti ;
- les besoins en matériaux ;
- les déchets ;
- la qualité de l'air et le bruit.

Les mesures visant à éviter, réduire, ou compenser les incidences sur l'environnement sont présentées par type et sous forme de tableaux.

Enfin, le dispositif de suivi et d'évaluation des incidences sur l'environnement est abordé. Il comprend une évaluation régulière portant sur 5 grandes dimensions:

- la mise en œuvre du SDRIF (documents locaux d'urbanisme, programmation des infrastructures de transport, ...);
- les effets escomptés du développement spatial ;
- les impacts spécifiques sur l'environnement ;
- les impacts globaux ;
- les éléments relatifs au contexte.

Ce dispositif est basé notamment sur des indicateurs de réalisation, de résultat, et d'impact spécifique et global.

2.6 Fascicule 5 Propositions pour la mise en œuvre

Ce dernier fascicule figure en annexe du dossier du SDRIF, il présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette mise en œuvre. Ces actions sont déclinées dans le même cadre que le projet spatial, les orientations réglementaires du SDRIF et la CDGT, autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ».

« Une bonne articulation entre planification régionale, programmation et projets locaux est au cœur des défis à relever pour faire vivre le projet régional Ile-de-France 2030 et permettre sa réalisation. La prise en compte concrète des différentes échelles de territoire, des différentes temporalités des projets et de la pluralité des acteurs locaux est également une condition sine qua non de l'application du Schéma Directeur. La définition de nouvelles méthodes partenariales et de nouveaux outils juridiques, comme l'amélioration de la gouvernance des politiques publiques, sont aussi des leviers importants de la mise en œuvre du SDRIF.

Ce fascicule propose plusieurs pistes de réflexion nécessitant un travail partenarial approfondi entre la Région, l'État et les collectivités locales. Ces propositions visent à articuler au mieux l'ensemble des politiques concourant à la mise en œuvre du projet d'aménagement régional, mais leur réalisation ne conditionne pas l'application du SDRIF en tant que document d'urbanisme.

Pour que l'application du SDRIF soit effective sur la durée, celui-ci doit être à la fois un document stable quant au modèle de développement durable mis en œuvre et aux objectifs d'aménagement qui y sont associés. Il doit cependant être souple et adaptable, afin de

permettre son approfondissement, son amélioration, sa confortation, selon les changements de contexte ou les nouveaux projets venant structurer le territoire régional.

Enfin, la mise en œuvre du SDRIF doit s'accompagner d'un important travail de pédagogie et d'illustration, tant à destination des élus locaux et de leurs administrations qu'à destination des Franciliennes et des Franciliens ».

CHAPITRE III : AVIS DE L'ETAT, DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES (PPA) ET DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

3.1 Avis de l'Etat

Le dossier d'enquête comprend la note d'enjeux de l'Etat ainsi que l'avis de l'Etat sur le projet de SDRIF arrêté.

3.1.1 La note d'enjeux de l'Etat

Dans le cadre de l'association de l'Etat à l'élaboration du SDRIF, le Préfet de région a transmis dans son Porter à connaissance (PAC) de septembre 2011 les éléments de portée juridique ou normative que le SDRIF doit respecter, ainsi que les projets d'infrastructures de transport ou d'équipements portés par l'Etat.

En complément, l'Etat a souhaité faire part au Conseil régional de son analyse des enjeux franciliens devant être pris en compte, de son point de vue, dans cette procédure de révision.

Cette note d'enjeux comprend :

- un volet thématique identifiant les enjeux transversaux à l'échelle régionale :
- l'amélioration des conditions de vie ;
- l'accroissement de l'attractivité et de la compétitivité de la métropole ;
- le développement durable de la métropole ;
- un volet territorial portant sur les enjeux des territoires identifiés comme stratégiques, notamment ceux concernés par un CDT, les OIN.

Elle rappelle que l'ensemble des mesures et orientations, déclinées pour partie dans le SRCAE, devront s'inscrire dans la logique du développement durable et solidaire, en privilégiant une augmentation du report modal entre les modes de transport en commun et les modes actifs, de même qu'un rapprochement des bassins d'habitat et d'emploi pour une limitation généralisée de la consommation des sols.

C'est bien tout l'enjeu de la nouvelle organisation urbaine portée par le projet Grand Paris qui doit s'accompagner de :

- la construction de 70 000 logements par an ;
- la création a minima de 800 000 nouveau emplois ;
- l'accueil de 1,4 million d'habitants.

3.1.2 L'avis de l'Etat

Bien qu'associé à l'élaboration du projet de SDRIF, l'Etat a tenu à émettre son avis quelques jours avant le bouclage du dossier d'enquête, afin d'acter ses principales remarques. Il montre ainsi qu'à ce stade, il subsistait quelques divergences avec la Région, non encore résolues au niveau du Comité de pilotage et du Comité technique, le conduisant à écrire dans son avis que « le projet de SDRIF a pris en compte assez largement les remarques formulées par l'Etat au long du processus d'association » depuis le porter à connaissance et la note d'enjeux.

L'avis de l'Etat affiche une convergence avec la Région sur les défis à relever et les objectifs pour l'aménagement de la région « afin de conjuguer qualité de vie des Franciliens et attractivité d'une métropole mondiale », l'approche en matière de développement durable montrant « une volonté de densification et de limitation de l'étalement urbain ».

L'Etat constate que les lois Grenelle et du Grand Paris ont bien été prises en compte.

L'Etat estime que la vision polycentrique de l'aménagement avec des polarités compactes mixtes et complémentaires est dans l'ensemble cohérente avec le projet de développement du Grand Paris, mais qu'elle ne s'appuie pas directement sur la notion de clusters, la Région considérant que « c'est l'Ile-de-France dans son ensemble qui fonctionne en cluster ». L'Etat note que la géographie du développement économique n'apparaît pas clairement. La proposition de la Région de création de Territoires d'Intérêt Métropolitain (TIM) s'apparente à celle des Contrats de Développement Territoriaux (CDT), avec toutefois une géographie différente et une portée juridique moins bien définie.

L'Etat considère que le niveau de subsidiarité laissé aux collectivités territoriales pourrait être amélioré « en explicitant dans le fascicule réglementaire certaines règles concernant par exemple les pastilles d'urbanisation », « la rigidité de certaines règles de protection ou leur degré de définition pouvant être de nature à remettre en question le principe de subsidiarité ».

L'Etat note que le projet ne donne pas un éclairage suffisant permettant de vérifier la capacité d'atteindre l'objectif de production de 70 000 logements par an, notamment dans le cadre de contractualisation entre les partenaires portant sur le développement des territoires.

S'agissant de l'objectif partagé d'équilibre habitat/emploi, l'Etat est dubitatif sur sa mise en œuvre au moyen des ratios « construction de logements/création d'emplois » ; le niveau départemental retenu pour ces ratios ne rend pas compte des situations de disparité ; les ratios semblent conditionner les objectifs de la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) à la création d'emplois ; la valeur des ratios est très éloignée de celles des conventions d'équilibre passées dans le cadre de la politique d'agrément, et difficilement atteignable à Paris et dans les Hauts-de-Seine .

L'Etat fait le point de certaines questions restant posées sur les dispositions prévues au niveau des opérations stratégiques, notamment pour :

- Saclay (capacité foncière pour la réalisation des logements),
- Le Grand Roissy (front urbain du Triangle de Gonesse ; projet de l'avenue du Parisis),
- Marne-la-Vallée (constructibilité du Secteur de la Croix Blanche),
- Seine Amont (délocalisation du dépôt pétrolier de Villeneuve-le-Roi permettant la réalisation de l'opération des Ardoines ; construction de logements sur la plaine de Montjean),
- Seine Aval (capacité d'urbanisation dans le périmètre de l'OIN),
- Brétigny-sur-Orge (positionnement du front urbain limitant la capacité d'urbanisation prévue dans le cadre du Contrat de redynamisation du site de la BA 512).

Sur le territoire de la Grande Couronne, l'Etat est attentif aux capacités d'extension du logement social en application de la loi du 18 janvier 2013.

L'Etat émet des propositions pour conforter la portée juridique du SDRIF :

- sécuriser les procédures de ZAC en cours, en incluant les ZAC créées dans les espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF ;
- porter au niveau régional l'objectif de ne pas accroître la surface des espaces imperméabilisés par habitant ;

- permettre l'évolution des sites multimodaux d'enjeu territorial ;
- renvoyer au Code forestier la gestion des espaces boisés plutôt que de maintenir l'intégrité des espaces boisés de plus de 0,5 ha en cœur de métropole, et de 1 ha dans le reste de la région ;
- schématiser la représentation des fronts urbains ;
- mieux identifier les espaces agricoles et les espaces urbanisés sur la CDGT.

Enfin, l'Etat souligne quatre points à revoir relatifs à la définition des règles de densification et à leur échéance de mise en œuvre :

- la définition des espaces d'habitat ;
- l'échelle de territoire à laquelle se rapporte le calcul des espaces d'habitat ;
- le calcul de la densité dont la base de calcul n'est pas stabilisée ;
- l'échéance de l'augmentation de la densité.

3.2 Avis des personnes publiques associées (PPA)

3.2.1 L'avis du Conseil Economique et Social (CESER)

Cet avis a été émis le 23 janvier 2013. Il comporte en annexe les avis émis les 10 novembre 2011 et le 17 octobre 2012.

Le CESER émet un avis favorable au projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012 assorti de réserves et de conditions.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.1.1 En matière de concertation

Le CESER estime nécessaire de réunir les conditions pour favoriser l'expression la plus large, les délais de révision n'ayant pas encore permis d'ouvrir largement les débats aux Franciliens ; il faudra ensuite les associer le plus largement possible à la mise en œuvre du SDRIF.

Parallèlement, il convient de développer des actions de communication et de pédagogie pour faire mieux comprendre certains axes forts (par exemple la densification), montrer la complémentarité des projets les uns par rapport aux autres et leur contribution à l'élaboration de la vision régionale.

La mise à disposition d'une version numérique de la carte de destination générale des différentes parties du territoire permettrait une meilleure appropriation du SDRIF, tant pour les élus et acteurs concernés, que pour l'ensemble des Franciliens.

3.2.1.2 En matière de stratégie de développement

Le CESER aurait souhaité que le SDRIF expose plus précisément les analyses, les diagnostics et les scénarios ayant conduit aux objectifs chiffrés.

Il considère que les besoins des futurs habitants auraient été mieux identifiés sur la base d'une analyse de la démographie et de son évolution, permettant la définition d'une politique plus volontariste en direction de la population active.

Il estime que les orientations et la mise en œuvre auraient dû distinguer le souhaitable et le possible, ce qui est prioritaire et ce qui pourrait être différé, et présenter un échelonnement des projets sur la durée du SDRIF, le projet spatial devant réduire les disparités.

Il propose la prise en compte des politiques menées par les autres régions à l'échelle du Bassin parisien telles que le développement de l'Axe-Seine (Le Havre, Rouen, Paris) avec la réalisation rapide du canal Seine-Nord-Europe et du projet de plate-forme logistique de Confluence Seine-Oise.

Il demande d'établir une veille interrégionale « Bassin parisien », afin de suivre les dossiers communs ou complémentaires, à l'échelle interrégionale, liés à la mise en œuvre du SDRIF.

Le CESER se réjouit de voir reconnaître le réseau fluvial comme élément fédérateur de l'aménagement régional.

3.2.1.3 En matière d'aménagement

Le CESER donne son approbation à une Ile-de-France multipolaire et polycentrique.

Il reconnaît l'intérêt des territoires à enjeux d'intérêt métropolitain (TIM) qui recouvrent les grands territoires représentant les grands bassins de vie et d'emploi structurés sur des grandes intercommunalités pouvant accompagner le développement régional.

Dans ces territoires - qui doivent recouvrir des zones homogènes et cohérentes-, il faut prendre en compte les démarches initiées et développées tant par l'Etat au travers des opérations d'intérêt national (OIN), des projets d'intérêt général (PIG), des contrats de développement territorial (CDT), que par la Région avec notamment les Chartes aménagement transport.

Dans certains territoires, la politique de l'agrément avec des conventions d'équilibre habitat-emploi devrait être relancée.

Le CESER aurait souhaité que soit davantage mise en évidence la nécessaire adéquation entre la densification autour des réseaux de transport et leur niveau de saturation actuel.

Il propose de s'assurer que le rayon de 2 kms prévu autour des gares comme espace de développement ne porte pas atteinte aux espaces agricoles.

Il souscrit à l'objectif de réduire l'étalement urbain et de préserver les espaces naturels.

Il se prononce en faveur de la mixité urbaine en réservant des espaces mieux articulés au sein du tissu urbain notamment pour relier à la ville les quartiers de logement social existants.

Il considère qu'il faut prendre en compte les différentes échelles territoriales auxquelles doivent être réalisés les équipements.

Il demande de développer les équipements structurants et les services en matière de santé, de culture et de communication, de réseaux de communication, de tourisme, de sports et de loisirs, d'éducation, de formation, d'enseignement et de recherche.

3.2.1.4 En matière de développement économique

Le CESER attend du SDRIF qu'il réunisse les conditions favorables au développement économique et à la relance de l'emploi en renforçant les points forts et en réduisant les faiblesses, avec une ambition à la hauteur de celle des autres grandes villes-monde concurrentes.

Dans cette perspective, il convient de conforter les positions de la région dans les domaines d'excellence, et d'attirer d'importants investissements internationaux.

La Région doit se doter d'un projet industriel d'envergure internationale avec la promotion de l'innovation, de la recherche, et de la diversification, un appui renforcé à la ré-industrialisation et à la relocalisation des activités industrielles traditionnelles fortes. Elle doit consolider sa place de leader en matière de parc de bureaux, de congrès et d'expositions

Le CESER souhaite que le SDRIF appuie le développement économique et de l'emploi dans les domaines de la mobilité, des transports et de la logistique, de la construction de logements et de locaux professionnels, en prenant en compte le besoin de couverture du territoire par l'accès généralisé au numérique.

3.2.1.5 En matière de transports

Le CESER souscrit à la réalisation d'un document unique, le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT), pour articuler la stratégie et la programmation dans une approche globale des déplacements associant les transports collectifs et routiers, et intégrant les éléments suivants :

- fiabilisation et optimisation des RER et du réseau ferré ;
- réalisation du GPE ;
- réalisation du projet CDG Express, la desserte de la plate-forme aéroportuaire de Roissy nécessitant une liaison rapide avec le cœur de l'agglomération ;
- construction d'un réseau de tramway et de TCSP ;
- développement des services ferroviaires transversaux et des lignes de bus en rabattement, notamment pour les liaisons entre les villes en développement de la Grande Couronne ;
- définition et mise en œuvre des fonctionnalités du réseau viaire (réseau de voies rapides apaisées et multimodales avec prise en compte de l'objectif de fluidité de la circulation, traitement en boulevards urbains des anciennes routes nationales radiales, achèvement des axes routiers de contournement et de desserte). La mise en œuvre de la règle générale de partage multimodal de la voirie appliqué aux avenues métropolitaines doit être examinée au cas par cas, en fonction du contexte local et de la disponibilité effective de transports en commun adaptés.

Le CESER demande de traiter le fret avec la même priorité que le transport des personnes, en maintenant les potentialités multimodales ferroviaires (infrastructures et sillons), les ports urbains y compris à Paris. Il propose d'établir un schéma régional des plateformes logistiques incluant la création de centres urbains de distribution en zone dense pour la réalisation du dernier kilomètre.

Il propose l'inscription dans la loi de programmation budgétaire des financements nécessaires pour le Grand Paris Express avec le double souci, d'une part, de réaffirmer la volonté de réaliser effectivement le nouveau réseau dans les délais prévus tout en poursuivant l'amélioration du réseau existant, et d'autre part, de voir affectées de nouvelles ressources au financement des transports collectifs en Ile-de-France.

Le CESER rappelle que les projets de création de nouvelles lignes de transport n'auront de réelle efficacité que s'ils ne se réalisent pas au détriment d'autres projets en cours de réalisation ou déjà prévus. Cette efficacité sera renforcée par une réflexion approfondie sur le maillage des transports collectifs.

Le désenclavement du Nord de l'Ile-de-France doit trouver sa réponse par la création de la ligne rouge du Réseau du Grand Paris Express et par l'amélioration de la ligne du RER B+.

Le CESER est favorable à la mise en œuvre la réforme de la tarification des transports après évaluation de ses conséquences en matière d'aménagement, de transport, d'emploi, de logement sur la région et pour les relations avec les régions voisines, et après mise en place des ressources additionnelles garantissant le financement complet de cette mesure, au-delà de celles nécessaires au développement de l'offre et à l'amélioration de la qualité de service.

Il propose que le projet porte une attention particulière au maillage de l'offre de parkings et de parkings-relais à proximité directe des points d'entrée sur le réseau de transports Franciliens.

3.2.1.6 En matière de logement

Le CESER souligne l'impérieuse nécessité de construire massivement des logements ; d'où l'élaboration d'un plan de relance pluriannuel de construction permettant de réaliser l'objectif de 70 000 logements/an.

Le CESER apprécie que soit mieux explicitée la répartition des logements à construire entre le mode d'urbanisation par densification ou par extension.

Il propose de rééquilibrer et développer le parc social, en prenant en compte le contexte spécifique de l'entité géographique dans laquelle il se situe, et de développer en priorité l'offre locative sociale et intermédiaire ainsi que les offres d'habitat spécifiques

Dans les territoires porteurs de développement économique, le CESER demande d'accompagner la croissance de l'offre de locaux d'activités d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements.

Il est favorable à la limitation de l'urbanisation autour de la plate forme aéroportuaire de Roissy pour maintenir l'accessibilité routière et ne pas multiplier les contraintes pour l'activité aéroportuaire.

Il estime nécessaire de faire des évaluations sur les capacités foncières des espaces à urbaniser pour favoriser le logement

Il propose que l'objectif de densification en nombre de logements comprenne un équivalent logement pour les locaux d'activités.

3.2.1.7 En matière d'environnement

Le CESER souligne la nécessité de réduire les consommations énergétiques par la sobriété et l'efficacité énergétique, pré-requis incontournable pour l'atteinte des objectifs en matière de lutte contre le changement climatique en axant prioritairement l'effort sur le bâtiment (logements et bureaux) et sur les transports. Le desserrement de la dépendance énergétique de la région devra être réalisé dans des conditions économiques «soutenables», sans distorsion de concurrence inter-énergétique.

Les ressources naturelles nécessaires aux constructions (graviers, carrières,..) doivent être évaluées.

Le SDRIF doit tenir compte davantage des attentes et des besoins en matière de paysages.

Les forêts doivent être sauvegardées et ne pas être enclavées, et la filière industrielle bois réanimée.

Il est important d'atteindre les objectifs de qualité des masses d'eau fixés à l'échelle européenne.

Les risques d'inondation liés à l'imperméabilisation et les PPRI doivent être mieux pris en compte.

Le CESER propose qu'une gestion performante pour les déchets générés par les opérations du Grand Paris soit mise en place.

Il estime nécessaire de mesurer l'impact sur l'agriculture des grands projets prévus dans le SDRIF.

Le CESER considère que le SDRIF doit s'inscrire dans l'objectif de la loi de modernisation de l'agriculture visant à diviser par deux, au plan national, le rythme de consommation d'espaces d'ici à 2020. Il se réjouit du projet de pérennisation et d'élargissement de l'Observation de la Consommation des Espaces Agricoles et Naturels (OCEAN).

Il demande que le SDRIF prenne en compte la fonctionnalité des espaces agricoles.

Il propose de mettre en place une concertation avec la profession agricole sur l'analyse fonctionnelle des espaces ouverts lors de l'élaboration des SCOT et PLU.

3.2.1.8 En matière de dispositions réglementaires

Le CESER propose de réserver des surfaces pour les activités économiques dans l'affectation des sols.

Il demande de réduire les risques juridiques liés aux difficultés de lecture, de compréhension et d'interprétation de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, eu égard à la multiplicité des symboles et des mentions, du choix et de la gamme des couleurs.

3.2.1.9 En matière de gouvernance et de mise en œuvre

Le CESER propose de faire du SDRIF le document stratégique majeur de niveau régional, auquel doivent se référer, sinon se conformer l'ensemble des schémas, plans et documents

thématiques de niveau régional (SRCAE, SRCE, PDUIF, PRAD...); leur multiplicité, leurs différences, les superpositions de leurs champs d'application, la non harmonisation de leurs dates d'effet et de leur durée, fragilisant et rendant difficile leur mise en œuvre respective.

Il estime qu'il convient de mettre en place une approche « partenariale » pour la mise en œuvre du SDRIF en cohérence et en étroite coordination avec les principaux acteurs : l'Etat, les départements, les intercommunalités et les communes, les nouvelles structures de coopération territoriale telles que Paris Métropole, pour mieux articuler les politiques sectorielles.

Dans ce cadre, il est favorable à l'association de la Région à la politique de l'agrément et à l'élaboration des conventions d'équilibre, voire à leur signature, et à impliquer davantage la Région dans le suivi des SCoT et des PLU pour vérifier que ces documents relaient les grands objectifs du SDRIF : intensité, compacité, proximité, attractivité.

La poursuite de la série des « carnets pratiques » permettrait de faciliter la déclinaison des principes du SDRIF dans les documents d'urbanisme locaux.

Il est favorable à la recherche d'une solution législative visant à la création d'un Etablissement public foncier régional (EPFR) unique fusionnant l'actuel établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) et les 3 établissements publics fonciers départementaux (EPF), le futur EPFR participant au ralentissement de la hausse des valeurs foncières et, ainsi, à la régulation du marché.

Il est favorable à la création d'une autorité organisatrice du logement, et d'un observatoire régional du logement pour la mise en œuvre cohérente de la programmation des 70 000 logements/an.

La Conférence régionale, en lien avec Paris Métropole devrait être réunie a minima tous les deux ans.

Le CESER préconise:

- d'assurer un suivi permanent de l'ensemble des facteurs fonciers, économiques et sociaux, et de l'adéquation de l'offre aux besoins par territoire ;
- d'éditer un « référentiel territorial du SDRIF », outil numérique de déclinaison territoriale des orientations et objectifs du SDRIF, à l'usage des collectivités publiques, des acteurs économiques et sociaux.

Le CESER demande à être associé au Comité de pilotage et au Comité de pilotage élargi avec l'appui du Comité technique à l'évaluation annuelle du SDRIF, avec les dispositifs de suivi multicritères envisagés et des indicateurs comparatifs reconnus pour mesurer les évolutions de la région par rapport aux autres « villes-monde », cette comparaison et l'évaluation de la réalisation des objectifs du SDRIF étant conduites par une autorité indépendante.

Il se prononce en faveur d'une procédure allégée d'adaptation en continu du SDRIF avec un rythme décennal de l'évaluation ramené à cinq ans, compte tenu de l'évolution rapide et accélérée du contexte économique et social aux plans régional, national et mondial.

3.2.2 L'avis du Conseil de Paris

Le Conseil de Paris a donné un avis favorable le 11 février 2013.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.2.1 En matière de stratégie de développement

Le SDRIF prend en compte les grands défis à relever pour l'Ile-de-France au premier rang desquels les mutations écologiques, la transition énergétique et la nécessaire attractivité économique du territoire.

Paris souscrit à l'objectif de contrecarrer l'aggravation des disparités sociales et territoriales en Ile-de-France. Mais le ratio d'équilibre logements/ emploi que devrait atteindre Paris à l'horizon 2030 de 3,8 logements à construire pour 1 emploi créé n'est pas approprié : cela reviendrait à créer environ 13 m² de logement pour 1 m² de locaux d'activités ou de bureaux alors que la convention d'équilibre 2006-2010 entre Paris et l'Etat fixait un ratio de 2,7 m² de logement pour 1 m² de bureaux. L'application d'un tel ratio retarderait la construction de logements contrairement à l'objectif du SDRIF de relance de la construction. Par ailleurs, ce ratio relie des données par nature différentes : la construction brute de logements et la création nette d'emplois, donnée difficilement mesurable et conjoncturelle. A la place de ces ratios, Paris propose des objectifs habitat-emploi fixés par département.

3.2.2.2 En matière d'aménagement

Concernant le territoire des pépinières de la Ville de Paris sur la Plaine de Montjean, Paris demande la suppression de la pastille d'urbanisation préférentielle positionnée sur la commune de Fresnes.

Pour les emprises logistiques, Paris propose que «les évolutions des terrains d'emprises affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) soient compatibles avec une confortation de ces activités, le cas échéant en rationalisant leur implantation ou en les déplaçant afin d'en assurer un fonctionnement optimal permettant par ailleurs la mise en œuvre d'opérations de renouvellement urbain».

Dans le cadre du TIM parisien, Paris propose que « la Petite ceinture voit son linéaire maintenu et son rôle écologique conforté, sa vocation et ses usages faisant actuellement l'objet d'un processus de concertation ».

Afin de mieux tenir compte de la place de Paris en matière d'enseignement supérieur, Paris veille à conserver sur son territoire universités et grandes écoles et entend valoriser son identité universitaire. Il propose la rédaction suivante : « la recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit être encouragée dans un souci de lisibilité et de cohérence spatiale, intégrant une nécessaire approche métropolitaine des implantations universitaires. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations, le renforcement de certains pôles (Évry, Sénart-Melun, Nanterre, etc.) ainsi que le rayonnement du pôle parisien qui contribue à l'attractivité universitaire métropolitaine (Paris-Condorcet avec Aubervilliers, Paris Diderot avec Ivry...) ».

L'objectif de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics par habitant dans les secteurs déficitaires en espaces verts peut s'avérer difficilement applicable, et non pertinent dans des tissus constitués de la zone dense. Dans les secteurs denses, cet objectif de surface minimum pourrait être remplacé par un objectif « de proximité » visant par exemple à ce

qu'aucun secteur d'habitation ne soit à plus de 300 m d'un espace vert ouvert au public de 500 m² minimum, qu'il soit de pleine terre ou en terrasse. Paris propose que, dans la zone dense, le SDRIF calcule les déficits en espaces verts publics en prenant en compte tous les espaces ouverts au public d'une surface supérieure à 1 000 m².

3.2.2.3 En matière de transports

Paris demande l'inscription des projets de transports collectifs dans les tableaux de programmation aux échéances suivantes :

Horizon « avant 2020 »:

- prolongement de la ligne 10 du métro de la gare d'Austerlitz à Ivry, la livraison des programmes des secteurs de Paris Rive Gauche et Ivry Confluences devant intervenir en totalité en 2025, et en majorité d'entre eux d'ici 2020 ;
- prolongement du T3 entre la Porte d'Asnières et la Porte Maillot et entre le pont du Garigliano et la Porte d'Auteuil;

Horizon « avant 2030 » :

- création d'une desserte en transports lourds ou structurants pour les secteurs Chapelle International / Porte de la Chapelle et Bercy Charenton ;
- prolongement de la ligne 5 du métro entre la place d'Italie et la place de Rungis (Paris 13^{ème}), dans l'hypothèse où le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly ne créerait pas une station de métro place de Rungis ;
- lancement d'autres projets de tramway ou de bus à haut niveau de service (tramway à Nation, rocade des gares, bouclage du T3...).

3.2.2.4 En matière de logement

Paris est favorable à la création d'une Autorité organisatrice du Logement, cadre institutionnel de coordination et de régulation permettant une programmation à portée réglementaire de la production de logements, une politique de contractualisation, une conduite des opérations pour des projets d'intérêt métropolitain.

3.2.2.5 En matière de cartographie

La carte de la Trame verte d'agglomération présentant les secteurs de déficit en espaces verts publics doit être modifiée en cohérence avec une nouvelle définition de ce déficit.

Cette carte doit supprimer les liaisons vertes à créer sur certains axes parisiens non figurés dans le SRCE.

Différentes corrections doivent être apportées à la carte de destination générale ainsi que sur les autres cartes : ajout des espaces verts de Paris et des cimetières, rectification des trames vertes et des espaces verts à créer.

Paris demande la révision de la représentation cartographique des sites multimodaux logistiques.

3.2.3 L'avis du Conseil général de Seine-et-Marne

Le Conseil général de Seine-et-Marne a donné un avis favorable le 1er mars 2013.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.3.1 En matière de stratégie de développement

L'équilibre habitat/ emploi est un enjeu central en Seine-et-Marne tant pour l'économie que pour l'aménagement du territoire.

Malgré la pression foncière, 60% du territoire de Seine-et-Marne est rural. La densité moyenne de 202 habitants au km² favorise l'accroissement démographique. Le SDRIF prévoit une augmentation de population de 9,23% contre 6,47% pour la Région d'ici 2030. Pour faire face à une population de 1 500 000 habitants en 2030, il sera essentiel d'articuler la densification urbaine et la construction des infrastructures de transport et des équipements publics.

La limitation des besoins de déplacement en organisant autrement l'accessibilité à l'emploi et aux services s'appuiera sur le développement des nouvelles formes d'accessibilité (l'aménagement numérique avec le déploiement de la fibre optique jusque chez l'habitant).

L'ambition du département pour le développement de la Seine-et-Marne tel qu'issu du projet de territoire s'articule autour de principes fondamentaux :

- équilibre habitat/emploi ;
- développement des infrastructures, des équipements et des services ;
- solidarité entre les territoires urbains et les territoires ruraux ;
- respect de l'environnement et des paysages.

Pour améliorer le taux d'emploi en Seine-et-Marne, le Conseil général demande de porter ce taux de 0,64 aujourd'hui à 0,83 en 2030. En conséquence, il émet une réserve au projet en demandant que le ratio construction de logements/création d'emplois passe de 2,4 logements pour un emploi créé à 2 logements pour un emploi créé.

Il estime indispensable d'accueillir prioritairement de nouvelles activités et emplois.

3.2.3.2 En matière d'aménagement

Le mode d'urbanisation actuel de la Seine-et-Marne n'est pas soutenable dans le temps : consommation de l'espace (habitat diffus) très couteux à long terme (transport et activité).

Le modèle de la ville compacte propre à la Petite Couronne ne peut se calquer.

Pour la densification urbaine des villes et des bourgs, la réflexion doit porter aussi bien sur les formes urbaines : éco-quartiers, constructions verticales, que sur les systèmes urbains liés aux différentes fonctionnalités de la ville : commerces, activités, services, organisation des transports,...en réinventant les interconnexions urbain/rural et la gestion des espaces interurbains (interfaces rural urbain, franges, accueil des installations à risques pour l'environnement ...). Pour maîtriser l'urbanisation dans les bourgs, villages et hameaux, son développement devrait être privilégié pour les communes qui possèdent déjà les infrastructures et équipements adéquats pour l'accueil de populations nouvelles, en matière d'assainissement notamment.

La place future des villes nouvelles doit être pensée et anticipée, notamment à partir du double enjeu de renouvellement urbain et de maîtrise de la croissance urbaine.

Les villes moyennes (Meaux, Melun, Fontainebleau,...), aujourd'hui fragiles et concurrencées par des territoires périurbains en termes d'attractivité, devront être renforcées.

Les espaces ouverts doivent être valorisés.

La Seine-et-Marne souhaite voir affirmer, à l'échelle régionale, le rôle moteur de quatre pôles métropolitains :

- la Cité Descartes et le cluster « ville durable » ;
- le Val d'Europe et le cluster tourisme ;
- le Grand Roissy avec un renforcement des liens de complémentarités entre l'aéroport et le territoire et de l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire ;
- Sénart-Melun-Villaroche (développement des activités industrielles de haute technologie) avec un renforcement de leur desserte (gare TGV à Lieusaint, ligne T-ZEN Sénart-Melun, aménagement RD 471,..).

Le Conseil général demande l'inscription de plusieurs pastilles d'urbanisation :

- au Mesnil-Amelot et à Mitry-Mory/Compans en articulation avec le maintien des espaces agricoles au sud-est de Mitry, à l'est et au nord de la plateforme ;
- à Villaroche, où l'urbanisation doit être étendue notamment à l'implantation de toute activité industrielle de haute technologie.

Le Conseil général identifie les projets à réaliser en matière d'équipements et de services compte tenu du retard structurel en la matière et d'une inégale répartition géographique de l'offre dans tous les domaines :

- équipements sportifs, formation et enseignement supérieur, équipements culturels, équipements de santé;
- accès des habitants à un réseau haut débit ou à très haut débit, développement des services publics dématérialisés pour combattre la fracture numérique sous toutes ses formes.

3.2.3.3 En matière de développement économique

En décembre 2010, le Conseil général a transmis au Conseil régional sa contribution à la révision de la stratégie régionale de développement économique et de l'innovation.

Le nombre d'emplois devrait passer de 381 200 à 542 000. Compte tenu d'une prévision de population active de 655 000 - la Seine-et-Marne serait avec les Hauts-de-Seine les seuls départements de la région qui verraient leur population active augmenter- il convient de soutenir fortement la densification, la requalification, le développement et la création de pôles d'activités.

En plus de ses fonctions métropolitaines (hub aéroportuaire, industrie, agriculture, économie des ressources de construction, l'économie des échanges, du tourisme et des loisirs...), le département devra orienter son développement sur certains secteurs d'excellence tels que :

- les éco-activités et la ville durable (éco construction, matériaux issus du recyclage ou de l'agriculture avec le développement de l'utilisation du bois et de la biomasse, énergies renouvelables, ...) ;
- l'industrie ;
- les parcs d'activités d'envergure régionale (Villaroche...)

- la logistique avec la plateformisation, la requalification et la densification des sites avant l'ouverture de nouvelles surfaces de zones d'activités ;
- l'agriculture pour qu'elle redevienne une filière économique porteuse, notamment au travers du développement des circuits courts, de la réimplantation de fonctions de transformation et en garantissant la pérennité des exploitations ;
- le tourisme (parc Disneyland Paris associé au projet « Villages Nature, pôles de tourisme d'affaires comme le Val d'Europe; Fontainebleau et Sénart ; des sites touristiques à caractère patrimonial : Fontainebleau, Provins, Barbizon, Vaux-le-Vicomte, ..) (cf le Schéma départemental du tourisme pour la période 2009-2013) ;
- les activités de loisirs et de plein air.

3.2.3.4 En matière de transports

Compte tenu du décalage entre la localisation des emplois et la répartition géographique de l'habitat, la question des déplacements en Seine-et-Marne demeure un enjeu central. La mobilité reste la condition d'accès à l'emploi, aux études supérieures et aux loisirs, et influe ainsi directement sur la santé du système économique.

En Seine-et-Marne, l'insuffisance des réseaux de transport en commun induit une part modale des déplacements en voiture excessive (63% des déplacements).

La réalisation d'infrastructures est une condition sine qua none au développement futur. Le Conseil général cite les projets à retenir et propose un échéancier tant pour le renforcement du réseau de transport en commun, que pour son maillage, sa complémentarité avec le réseau routier à faire évoluer.

Le Conseil général réitère sa volonté forte qu'une priorité soit donnée à la mise en œuvre du plan de mobilisation destiné à l'amélioration des transports existants.

3.2.3.4.1 Renforcement du réseau de transport en commun

En matière de transport en commun, la priorité doit être donnée à la réalisation de projets structurants, reliant les principaux pôles économiques seine-et-marnais.

Le Département propose ainsi que le SDRIF prévoit un échéancier pour la réalisation de ces infrastructures. Ces éléments pourraient être insérés dans la partie non prescriptive du SDRIF, ainsi que le recommande le Conseil d'Etat.

Le SDRIF doit ainsi être modifié de la manière suivante en matière de transports collectifs:

- Eléments existants dans le SDRIF 2008, à conserver :

Horizon 2018 :

- Création du TCSP Sénart - Melun (T-Zen 2)
 - o Achèvement du TCSP Sénart - Corbeil (T-Zen 1, 2ème phase)
 - o Création d'un TCSP entre Lagny-sur-Marne et le Val d'Europe
 - o Création d'un TCSP entre Esbly, Chessy et Serris (élément de la liaison Meaux – Val d'Europe).

Horizon 2024 :

- o Électrification de la ligne SNCF Meaux - La-Ferté-Milon

- Création d'un TCSP entre Sénart et Roissy-CDG via Brie-Comte-Robert et le Val-Maubuée
- Électrification de la ligne SNCF Gretz-Armainvilliers – Troyes.

Horizon 2030 :

- Réouverture au trafic voyageur de la ligne SNCF Coulommiers / La Ferté-Gaucher
- Prolongement du RER B jusqu'à Saint-Mard
- Prolongement du RER E jusqu'à Meaux
- Création d'un TCSP entre Maisons-Alfort et Brie-Comte-Robert via Boissy-Saint-Léger
- Création d'un TCSP entre Nogent-sur-Marne et Chelles via Neuilly-sur-Marne.

- Éléments existants dans le SDRIF 2008, à actualiser :

Horizon 2018 :

- Remplacer le projet de TCSP sur la RN 36 par le projet d'une ligne de cars Seine-et-Marne Express Meaux – Marne-la-Vallée – Val-Bréon – Melun (sans site propre)
- Remplacer la modernisation du réseau RER par la mise en oeuvre des schémas directeurs des lignes A, D et E :
- Schéma directeur du RER E, notamment : Extension du RER E jusqu'au Val-Bréon, avec création de voies de remisage et d'un pôle d'échanges
- Augmentation de l'offre
- Schéma directeur du RER A, notamment :
- Augmentation de l'offre entre Torcy et Chessy
- Arrière gare de Chessy : infrastructure de retournement des trains
- 2ème phase du schéma directeur du RER D (2014-2020).

Horizon 2024 :

- Actualiser le tracé de l'interconnexion sud LGV et le positionnement de la gare seine-et-marnaise suite au débat public et à la prise de position de RFF en faveur du site de Sénart/Lieusaint. Il faut donc supprimer toute référence à une gare TGV à Villaroche et intégrer le tracé d'Orly à Lieusaint, avec création d'une gare TGV à Lieusaint

- Éléments nouveaux à intégrer :

Horizon 2018 :

- Réalisation du réseau Grand Paris Express, notamment :
- Réalisation des trois stations seine-et-marnaise à Noisy-Champs, Chelles et Le Mesnil-Amelot (horizon 2024 pour cette dernière)
- Création des interconnexions avec le réseau existant à Vert-de-Maisons, Bry-Villiers-Champigny et Sevran-Livry,
- Aménagement ou déplacement de la gare RER E de Chelles pour l'arrivée du Grand Paris Express
- Aménagement du pôle-gare de Melun
- Création de lignes de cars Seine-et-Marne Express entre Nemours,

- Montereau-Fault-Yonne, Provins et La Ferté-sous-Jouarre

Horizon 2024 :

- Achèvement de la 2ème phase du schéma directeur du RER D (Doublement du tunnel Châtelet-Les Halles / Gare du Nord)
- Création d'une liaison RER-GV sur la ligne d'interconnexion à grande vitesse entre Orly, Lieusaint-TGV, Chessy-TGV et Roissy-CDG
- Prolongement du tram-train Esbly - Crécy-la-Chapelle jusqu'à Coulommiers (tracé neuf) et jusqu'à la Ferté-Gaucher grâce à la réouverture de la ligne SNCF
- Réalisation du TCSP Villenoy - Meaux – Trilport
- Création d'un second bâtiment voyageur à Chessy-TGV.

3.2.3.4.2 L'évolution du réseau routier seine-et-marnais est indispensable pour répondre au développement prévu dans le SDRIF.

Le projet de territoire départemental propose entre autres d'expérimenter des modes d'exploitation du réseau routier autour des nouvelles technologies permettant par exemple des vitesses modulées ou des affectations temporaires de file à certains types d'usagers (lignes de bus, taxis, covoiturage,...).

Le SDRIF devrait également conserver les possibilités d'évolution du réseau routier, par exemple au niveau des emprises foncières.

Le contournement nord de Melun nécessitera l'accord des maires et des conseillers généraux des communes concernés.

En dehors de ces éléments d'ordre général, le SDRIF doit ainsi être modifié de la manière suivante :

- Eléments existants dans le SDRIF 2008, à conserver :
 - Aménagement à 2x2 voies de la liaison routière entre Meaux et Roissy-CDG (liaison RN 3 – RN 2 sous maîtrise d'ouvrage départementale)
 - Bouclage de la Francilienne (contournement Est de Roissy-CDG via RN 1104)
 - Aménagement du tronç commun A4 – A104 pour palier sa saturation
 - Désenclavement du sud de Melun (liaison A6 – RD 607 – RD 142)
 - Réalisation du barreau A4 – RN 36
 - Aménagement progressif de la RN 36 à 2x2 voies (maîtrise d'ouvrage État)
 - Amélioration de la desserte structurante dans Marne-la-Vallée.
- Eléments existants dans le SDRIF 2008 à supprimer : Liaison routière Montereau /Nangis /Coulommiers/La Ferté-sous-Jouarre, qui ne semble pas utile au regard des infrastructures existantes et en projet.

En outre, le projet de Seine-et-Marne Express entre Montereau et La Ferté-sous- Jouarre via Provins répond à la demande de liaisons nord – sud.

- Eléments nouveaux à intégrer :
 - Aménagement de la RD 231 entre RN4 et Provins. Ce projet porté par le Département permet le désenclavement routier de Provins par l'aménagement de l'itinéraire reliant la ville aux pôles métropolitains.

- Création d'un franchissement routier de la Marne à proximité de Lagny-sur-Marne, afin de remédier à la saturation du pont existant dans le centre-ville de Lagny-sur-Marne.
- Aménagement de l'axe routier reliant Val d'Europe à Roissy-CDG. Ce projet porté par le Département consiste notamment en la réalisation des contournements de Jablines et de Chalifert.
- Aménagement de l'A4 entre Noisy-le-Grand et Val d'Europe et de la Francilienne Est (RN 104) pour augmenter leur capacité et palier leur saturation (projet sous maîtrise d'ouvrage de l'État).
- Achèvement du contournement nord-est de Meaux (RD 603).

Au delà des infrastructures, le Département veut organiser les mobilités et en promouvoir de nouvelles formes (covoiturage, autopartage...) .

Les sites multimodaux à préserver ou à créer sont Montereau-Fault-Yonne, Sénart Val-Bréon Chelles-Vaires.

3.2.3.5 En matière de logement

L'effort de construction demandée à la Seine-et-Marne est de 8 701 logements par an,

Au vu de la moyenne régionale actuelle (moins de 40 000 logements construits par an, avec une tendance à la baisse), l'objectif de 70 000 logements par an semble difficilement atteignable sans que de nouvelles dispositions en matière d'aides à la pierre soient prises, mais également sans l'analyse de la capacité financière des collectivités à pouvoir construire les équipements publics, scolaires en particulier, nécessaires à l'arrivée d'une nouvelle population. Il convient d'éviter que les populations les plus fragiles ne soient repoussées vers l'Est du département où le prix du logement sera plus accessible, ce qui irait à l'encontre de l'objectif régional de la réduction des inégalités territoriales.

Le Département souhaite que soit privilégiée la construction de logements sociaux dans les zones urbaines, où le déficit en valeur absolue est le plus fort.

La libération et la maîtrise du foncier à des coûts acceptables est un enjeu essentiel pour atteindre les objectifs fixés. Le SDRIF doit identifier les outils et les mécanismes permettant la mise à disposition d'emprises foncières cohérente avec les objectifs de construction qui sont fixés.

3.2.3.6 En matière d'environnement

Le Conseil général cite les objectifs suivants :

- préserver les continuités des espaces agricoles ;
- créer le Parc Naturel Régional de la Brie des Deux-Morin et celui du Bocage Gâtinais ;
- protéger le grand arc régional de biodiversité (via le massif de Fontainebleau et la vallée de La Bassée) ;
- préserver la ressource en eau en assurant la mise en cohérence entre l'urbanisation et la gestion de la ressource. Et notamment la prise en compte de la capacité des cours d'eau à accepter les rejets des stations d'épuration. Aménager des casiers de stockage des crues de la Seine à la Bassée en minimisant leur impact environnemental ;

- prendre en compte le schéma départemental des carrières qui prescrit la limitation de l'ouverture de nouvelles carrières et la promotion de l'utilisation de matériaux bio-sourcés ou issus du recyclage ;
- stopper la consommation des espaces agricoles, garantir leur fonctionnalité et fixer des limites d'urbanisation par des outils pérennes (PPEANP sur Marne-et-Gondoire...);
- conforter l'interdiction des forages non conventionnels pour l'exploitation des hydrocarbures par fragmentation hydraulique.

3.2.3.7 En matière de dispositions réglementaires

Afin de garantir la réalisation de 70 000 logements par an à l'échelle francilienne, les densités prévues doivent être prescriptives.

Afin de conforter le SDRIF dans son rôle de document donnant un cadre réglementaire robuste à l'aménagement du territoire francilien, il conviendrait d'améliorer la lisibilité et la clarté de ses prescriptions, d'alléger la présentation de la carte de destination générale difficilement lisible notamment en matière de projets d'infrastructures de transport.

Les effets des pastilles d'urbanisation et de densification devraient être explicités quant à la marge de manœuvre dont disposent les PLU et les SCoT pour les localiser et les dimensionner.

Le SDRIF devrait définir précisément la notion « d'espace ouvert urbain ».

Il devrait clarifier le mode de calcul des zones urbanisées tant pour les « zones à urbaniser » définies dans les documents d'urbanisme en vigueur, que pour les zones non encore urbanisées dont les autorisations d'urbanisme ont cependant été accordées.

Il devrait pérenniser les espaces boisés avec la marge de recul de 50 mètres.

Le Département souhaite que l'accès pour tous au très haut débit soit développé et amplifié, notamment dans la partie réglementaire du SDRIF. Il pourrait imposer aux SCoT de définir des principes d'urbanisation et/ou de constructibilité en fonction de la présence du réseau fibre optique : imposer la desserte de toutes les opérations d'aménagement (activités, habitat, équipements), inciter à la pose de fourreaux et au précablage dans la construction de logements, imposer la desserte de tous les équipements publics, en particulier les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, grandes écoles et sites universitaires), et envisager la mutualisation des « réseaux virtuels » des collectivités (ex : écoles, collèges et lycées).

3.2.3.8 En matière de gouvernance et de mise en œuvre

La fonction première du SDRIF est d'orienter les projets d'aménagement et de développement des collectivités. A cette fin, la diffusion du contenu du SDRIF, du mode de lecture à adopter et des principes réglementaires à traduire dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) devra faire l'objet d'un travail commun entre la Région et les collectivités.

La Région doit être en mesure d'expliquer le SDRIF aux collectivités en charge de l'appliquer, et d'accompagner les services de l'Etat et les collectivités dans la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT, PLU, Cartes communales).

Une instance de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du SDRIF pourrait être mise en place sous l'égide de la Région, en associant les services de l'Etat, Paris Métropole, les Départements, les structures porteuses de SCoT et les principales structures porteuses de projets (SGP, STIF, EPA...).

3.2.4 L'avis du Conseil général des Yvelines

Le Conseil général des Yvelines a donné un avis défavorable le 15 février 2013.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.4.1 En matière de stratégie de développement

Le SDRIF retient les 3 mêmes principes directeurs que le Schéma d'aménagement des Yvelines (SDADEY) adopté en 2006 par le Conseil général des Yvelines. Mais les traductions territoriales et principes de mise en œuvre du SDRIF présentent de fortes différences avec le SDADEY en matière de rayonnement international, de correction des disparités économiques et sociales, de coordination de l'offre de déplacements, et des contradictions avec une partie des mesures et des actions engagées par le Conseil général des Yvelines en faveur des équilibres socio économiques.

Le SDRIF nie les contributions de la Grande Couronne au fonctionnement et au dynamisme de la région.

Le Conseil général des Yvelines conteste le principe de « croissance maîtrisée des emplois en faveur d'un effort accru de construction de logements », ce qui contraint le développement économique alors qu'il faut favoriser l'ensemble des dynamismes dans la conjoncture actuelle.

Alors que les taux d'emploi sont les mêmes pour les Yvelines (0,86) et le Val d'Oise (0,84,) les ratios logements/emplois différent : pour les Yvelines 2,8 logements à construire pour un emploi créé ; pour le Val d'Oise: 1,6. Avec une TOL de 9 000 logements/an et ce ratio, les créations d'emplois devront diminuer (3 200 au lieu des 3 900 constatés au cours de la période 1999-2009).

Ce principe bloque la mise en œuvre de la politique du logement du Conseil général des Yvelines, en n'apportant pas la garantie d'une mobilisation équilibrée emploi/transport/logement : il convient de ramener le ratio moyen du département de 2,8 à 2,4, c'est-à-dire celui de la Grande couronne, et de définir des ratios spécifiques aux TIM (rappel des ratios des OIN Seine-aval : 1,1 logement/emploi ; et 0,7 logement/emploi pour Versailles-Grand Parc-Vélizy-St-Quentin-en-Yvelines dans le cadre du Schéma de développement SDT Paris-Saclay).

Le SDRIF ne présente pas d'ambition stratégique sur le rôle du cluster scientifique et technologique de Paris Saclay ancré côté Yvelines sur le territoire de Versailles Grand Parc, Vélizy et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les potentiels de développement économique des territoires stratégiques (TIM) ne sont pas pris en compte, en contradiction avec les dispositions prises par la Région et l'Etat dans le cadre des OIN Paris Saclay et Seine Aval.

L'adéquation des outils aux ambitions n'est pas garantie, notamment entre les objectifs de développement et les droits à construire.

3.2.4.2 En matière d'aménagement

Le Conseil général des Yvelines est favorable au développement des quartiers de gares, à l'intensification des tissus pavillonnaires, et à la valorisation des friches et des grandes emprises ferroviaires et militaires.

Toutefois, il s'interroge sur les conditions de desserte par les réseaux ferrés de la densification homogène exigée autour des gares eu égard à la saturation actuelle des transports.

Il demande l'encouragement de tous les potentiels et gisements fonciers et la suppression de la disposition relative aux territoires logistiques art 1.3 demandant la conservation de leurs usages.

S'agissant des territoires stratégiques:

- il constate l'inscription dans la géographie prioritaire du SDRIF du territoire stratégique du Grand Paris Seine Oise Confluence ;
- pour le développement du projet Seine-Oise dans le cadre du territoire stratégique de l'OIN Seine-aval, il rappelle que les 300 ha d'urbanisation du Port Seine Métropole sont conditionnés par le bouclage d' A104 et par la desserte ferroviaire du Port ;
- il demande l'ajout de 2 pastilles d'urbanisation sur Epone Aubergenville et Poissy au lieu des 2 pastilles d'urbanisation conditionnée sur Freneuse ;
- il demande l'intégration de Vélizy-Villacoublay au Pôle Versailles- Saint-Quentin, et celle de Conflans-Achères-Poissy et de la Communauté de communes des 2 rives de la Seine au Pôle de Poissy ;
- il demande que les périmètres et potentiels de développement soient mis en adéquation avec ceux de l'OIN Seine-aval et que l'agglomération de Mantes soit inscrite comme Pôle d'importance régionale.

Le Conseil général des Yvelines demande une pastille de densification sur Verneuil.

Il rappelle que le Plan Yvelines-Seine du Conseil général des Yvelines a prévu la valorisation touristique et de loisirs en synergie avec la base de loisirs du Val-de-Seine.

Il marque sa forte opposition à la fusion des Etablissements Publics Fonciers.

3.2.4.3 En matière de développement économique

Considérant la gravité de la situation de l'emploi dans les Yvelines (perte d'emplois entre 2000 et 2008 particulièrement sur Seine-aval), il convient de mettre en corrélation les ambitions de développement économique et de l'emploi avec le développement résidentiel et le déploiement du Très Haut Débit.

3.2.4.4 En matière de transports

L'Enquête Globale des Transports (EGT 2010) montre un accroissement des déplacements de 7 % en Grande Couronne entre 2001 et 2010.

Les dispositions du SDRIF en matière de transport sont en inadéquation avec le positionnement du Conseil général des Yvelines et avec les réalités de la Grande Couronne et ses enjeux de déplacements : incohérence avec le contrat de projet Région-département ; lourdes incertitudes sur le calendrier d'Eole et la ligne verte du GPE.

La complémentarité SDRI /PDUIF n'est pas totale.

L'insuffisance de capacité routière dans les zones non desservies par les transports collectifs pose un problème d'accès aux emplois. C'est le cas de Seine-aval qui nécessite la liaison Seine-aval-Cergy (prise en compte dans la Charte du PNR du Vexin français), ainsi que la liaison Seine-aval -Saint-Quentin.

Le Conseil général demande:

- l'élaboration d'un Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT) cohérent avec le SDRIF et le PDUIF, et d'une programmation 2030 sur la base d'un scénario population /emplois/ déplacements ;
- l'adaptation de l'offre de déplacement au maillage routier et au renforcement de l'offre de transports collectifs avec :
 - o le prolongement de l'A 104 de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval ;
 - o l'augmentation de la capacité du réseau autoroutier et routier :
 - o A13 : Rocquencourt- Mantes ;
 - o A 86 : Pont Colbert RN 118 ;
 - o RN 12 : Plaisir St Cyr ;
 - o RN 118 Pont de Sèvres- A 86 ;
 - o le réaménagement des échangeurs A86/RN 118 au Petit Clamart, RN 12-RD 91 ;
 - o un nouvel échangeur A 86 à Vélizy, sur A 13 aux Gravières avec les RD 110 et 113,
- l'inscription de la liaison Seine-aval Cergy et d'une liaison Seine-aval Saint-Quentin,
- l'amélioration du réseau départemental.

Le Conseil général des Yvelines émet des réserves sur la mise en œuvre du principe d'usages partagés des voiries qui doit être conditionné par les niveaux de trafic, et les capacités d'écoulement.

Concernant les projets ferroviaires, le Conseil général des Yvelines constate l'absence de complément de desserte ferroviaire internationale pour les Yvelines, l'absence de desserte du secteur Confluence-Seine-Oise, seul territoire stratégique du Grand Paris non desservi, d'où la nécessité d'inscrire le contournement ouest TGV avec passage par La Défense .

Il demande :

- le prolongement La Défense-La Verrière jusqu'à Rambouillet ;
- l'amélioration et le prolongement du RER jusqu'à La Verrière ;
- l'amélioration du RER A et le maintien d'une réserve de capacité sur la branche de Poissy compte tenu du développement de la boucle de Chanteloup ;
- l'inscription de nouveaux projets de TCSP dans la Carte de destination générale ;
- la modification des dispositions relatives à la rocade ouest francilienne du TGV.

3.2.4.5 En matière de logement

Le Conseil général des Yvelines a engagé une politique de contrats de développement de l'offre résidentielle depuis 2006 coordonnée avec les emplois et le transport, en phase avec les orientations du SDRIF. Il soutient 80% de la construction de logements : en 2012, 7 600 auront été commencés soit le double de la période 2000 -2004.

Il ne remet pas en question l'objectif de la TOL de construction de 9 024 logements/an.

3.2.4.6 En matière de dispositions réglementaires

Il est préjudiciable que le SDRIF ne fasse pas la démonstration de l'adéquation des moyens réglementaires avec les objectifs de production de logements.

Il faut supprimer l'incohérence entre les périmètres de protection environnementale avec les pastilles, notamment sur la Plaine de Montesson et la Plaine de Versailles.

Il faut augmenter les moyens réglementaires de protection des espaces ouverts. C'est le cas notamment pour l'agriculture qui représente 100 000 ha, soit 45% de la surface des Yvelines dont la protection sur le long terme et la valorisation doit être assurée.

3.2.5 L'avis du Conseil général de l'Essonne

Le Conseil général de l'Essonne a donné un avis favorable le 25 février 2013.

Bien que les textes législatifs et réglementaires ne prévoient pas la participation des intercommunalités à la révision du SDRIF, le Conseil général de l'Essonne a associé étroitement 18 communautés d'agglomération et de communes, aussi bien pour l'élaboration de la contribution départementale à la révision du SDRIF, que pour confronter les points de vue sur le projet de SDRIF arrêté. L'avis du Conseil général de l'Essonne transmet les demandes de ces collectivités pour la prise en compte de leurs projets dans le SDRIF.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.5.1 En matière de stratégie de développement

Selon le Conseil général, pour favoriser l'attractivité de la métropole et la qualité de vie de tous ses habitants, la stratégie de développement au niveau régional doit organiser et améliorer la complémentarité des espaces, la gestion durable des territoires, et la performance économique d'ensemble. Au risque d'accroître les inégalités territoriales, le SDRIF devra traiter les problèmes spécifiques de la Grande Couronne liés à sa croissance démographique, aux effets de l'étalement urbain, à la gestion des villes « grands ensembles », à l'éloignement entre le domicile et le travail, à l'implantation des entreprises décorellée des bassins d'emplois.

L'objectif de construction en Essonne de 9 329 logements par an ne pourra être atteint sans une amélioration significative des transports, de l'emploi, de l'équipement de services à la population, notamment en matière d'éducation, de culture et de santé.

Le ratio d'équilibre de 2,5 logements construits pour 1 emploi créé correspond au ratio moyen à l'échelle régionale et équivaut à créer 3 732 emplois par an.

Le Conseil général souhaite retrouver une attractivité résidentielle en diversifiant l'offre de logements, réduire les déséquilibres socio-économiques infra départementaux, conforter les potentialités du cadre de vie essonnien, en proposant une vision transversale et coordonnée sur l'habitat, l'emploi, les transports et les équipements.

Le Conseil général présente les objectifs de développement conjoint et d'aménagement pour les 3 pôles majeurs de l'Essonne (Massy – Saclay, Orly, Évry – Corbeil-Essonnes), ainsi que leurs principaux projets.

Le Conseil général a identifié et mis en avant les sites à fort potentiel foncier et de renouvellement urbain, selon le principe d'un aménagement urbain équilibré et d'une mixité fonctionnelle.

L'effort de création de logements devra être redistribué à l'ouest et au nord-ouest ; les créations d'emplois sont plutôt à l'est et au sud-est du département.

3.2.5.2 En matière d'aménagement

Le SDRIF propose une nouvelle géographie stratégique régionale qui doit être plus adaptée aux dynamiques essonniennes.

Le projet de SDRIF identifie un pôle dont le rayonnement international est à conforter et à dynamiser, le Plateau de Saclay. Deux polarités ont par ailleurs vocation à monter en puissance, Orly-Rungis et Evry/Corbeil-Essonnes, au sein d'un grand territoire d'appui, le Cône sud de l'innovation qui concentre près de 10 % des effectifs nationaux de la recherche publique et privée autour de l'économie de la connaissance.

Les Territoires d'Intérêt Métropolitain (TIM) sont organisés depuis le cœur de la métropole. Ce principe peut s'avérer réducteur quant à la reconnaissance des spécificités des territoires de la Grande Couronne ; une étude d'impact devrait apprécier les forces et les dynamiques polycentriques locales.

Cinq TIM concernent l'Essonne : « Grand Orly, Seine-amont et Plaine Centrale du Val-de-Marne », « Sénart – Melun Val-de-Seine », « Centre Essonne Seine Orge (CESO) », « Vallée de la Bièvre aval, Plateau de Saclay » et « Vexin Français, Oise Pays de France, Vallée de Chevreuse et Gâtinais Français, Bocage Gâtinais, Brie et Deux-Morin ».

La majorité du département est couverte par au moins un TIM, mais deux secteurs géographiques d'étendue limitée sont situés en-dehors des TIM : celui du Val d'Yerres et celui correspondant à la vallée de la Renarde. Le Conseil général demande que les territoires du Pôle d'Orly et du plateau de Saclay constituent des TIM à part entière, que le nord du département soit intégralement couvert par des TIM, et que la moitié sud de l'Essonne bénéficie d'un TIM spécifique et non pas un TIM commun à l'ensemble des territoires des Parcs naturels régionaux (PNR) .

Les 3 CDT sont Paris Saclay, Orly et Sénart.

Le Centre Essonne-Seine-Orge, reste à ce stade – à l'exception du territoire de la Communauté d'agglomération « Les Portes de l'Essonne » –, hors du champ des CDT de l'Etat, alors même qu'il contribue activement aux fonctions de la métropole polycentrique : préfecture et centre administratif, centre universitaire et culturel, centre hospitalier sud-francilien, pôle d'innovation et de la recherche (Génopole), grand stade de rugby, reconversion du site de la base aérienne 217, projet Val Vert, etc.

La densification autour des gares ne peut être envisagée sans une résolution des problèmes de saturation et de dysfonctionnements du réseau de transport, un accroissement de la perméabilité d'accès aux systèmes de transports, une prise de conscience forte et permanente de la qualité des espaces publics à réaliser.

L'urbanisation doit promouvoir une véritable mixité fonctionnelle des tissus urbains sur l'ensemble des bassins de vie afin d'encourager le rapprochement habitat – emploi. Les principes de réduction de l'étalement urbain, de densification (intensité, compacité, multipolarité) et de « construction de la ville sur la ville » doivent s'appliquer aussi bien pour la production de logements que la réalisation de surfaces d'activités.

L'ouverture à l'urbanisation des secteurs d'urbanisation préférentielle doit être conditionnée à une programmation de desserte par les transports en commun, ainsi qu'à des obligations en matière de qualité environnementale.

Le Conseil général demande l'ajout d'une pastille d'urbanisation afin de permettre son développement potentiel pour la zone d'activité de Chamarande.

Le Conseil général souligne sa volonté de faire des grands axes et infrastructures du département les lieux d'une nouvelle urbanité contribuant au développement soutenable du territoire : les axes Orly – Evry – Corbeil-Essonnes ; Massy – Boissy-sous-Saint-Yon ; Massy – Orly/Athis-Mons ; Massy – Evry ; Brétigny – Sénart ; Viry-Chatillon – secteur Francilienne Sud (RD 445).

Les secteurs de bord de Seine, situés en zone inondable, sont autant de potentiels urbains et économiques à valoriser, tout en préservant les principaux champs d'expansion des crues.

6 400 ha d'espaces agricoles et forestiers ont été artificialisés entre 1989 et 2010. Aussi, il est plus que jamais nécessaire que l'accent soit mis sur la réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels. Dans ce cadre, l'agriculture devra faire l'objet de la plus grande vigilance dans le cadre de la déclinaison du SDRIF dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) en Essonne.

L'optimisation et la mutabilité du foncier disponible doit être favorisée.

L'enjeu en Essonne est aujourd'hui de maintenir le niveau et la qualité de l'offre de services publics (social, santé, justice, emploi, culture, sport...), notamment dans le Sud Essonne et les secteurs les plus en difficulté du département, en partenariat avec les principaux acteurs publics et privés.

Le Conseil général réaffirme l'apport indispensable du Très haut débit à un aménagement équilibré des territoires en tenant compte des Schémas départementaux d'aménagement numérique.

3.2.5.3 En matière de développement économique

Avec un taux d'emploi de 0,7 en 2007, le département de l'Essonne n'occupe qu'environ 50 % de ses actifs, soit plus de 265 000 personnes en 2007. Le Département veut tendre vers un taux d'emploi de 0,9, favoriser une régulation et une meilleure distribution de l'implantation des activités et du développement des filières de formation, afin de ne pas accentuer la spécialisation des territoires, de ne pas aggraver la saturation des systèmes de transport et de réduire les distances domicile – travail .

Le Conseil général souhaite qu'à l'objectif de création d'emplois soit associée une véritable réflexion d'avenir sur la notion d'emploi au XXIème siècle.

Afin de conforter les clusters, le Conseil général soutient la réalisation de parcs d'activités à dominante technologique, de plateformes d'expérimentation et d'outils de type pépinières ou hôtels d'entreprises attractifs et bien desservis.

Dans le Sud Essonne, il faut permettre un développement économique multisectoriel par la promotion de ZAE complémentaires.

Le Conseil général présente un plan global pour le développement, la diversification et la protection d'une activité agricole fonctionnelle, dynamique et durable dans le département, 230 ha de terres agricoles disparaissant chaque année dans le département au profit, le plus souvent, de l'urbanisation.

Les objectifs sont les suivants:

- favoriser le maintien des espaces et des activités agricoles dans la cohérence et la fonctionnalité ;
- soutenir les projets d'agriculture périurbaine ;
- pérenniser et valoriser les productions agricoles identitaires de l'Essonne, l'agriculture spécialisée, ainsi que les systèmes d'élevage pénalisés par le manque d'infrastructures à l'échelle régionale ;
- encourager le développement d'une agriculture durable sous l'angle territorial, social, environnemental et économique.

3.2.5.4 En matière de transports

Si la dépendance à Paris est en diminution, les déplacements de banlieue à banlieue croissent. Près de 80 % de la population et 70 % des emplois en Essonne sont localisés en dehors d'un périmètre d'accès direct à pied d'une gare proposant une offre attractive. Les déplacements essonniens sont de plus en plus nombreux et se font davantage en voiture (62 % des déplacements).

La priorité en matière d'investissement n'est toujours pas donnée à l'indispensable modernisation du réseau RER existant qui irrigue une grande partie du territoire essonnien

Le projet de Grand Paris Express ne dessert que très partiellement le département (Orly, Massy Opéra, Massy TGV, Palaiseau, Orsay/Gif, Saint-Aubin/Saclay). Le Département souhaite sa réalisation effective et entière dans un calendrier maîtrisé. Ce projet n'intègre pas le besoin de rabattement aux gares par un réseau complémentaire en site propre qui

devrait se structurer en lien avec le GPE et le RER autour des trois pôles métropolitains : Orly, Massy – Saclay et Évry – Corbeil-Essonnes.

La réalisation de la ligne à grande vitesse POCL (Paris - Orléans –Clermont-Ferrand - Lyon) doit revêtir un caractère secondaire au profit du financement du plan de mobilisation transports en Ile-de-France. Le Conseil général demande qu'aucun tracé ne soit figé mais intègre des hypothèses d'arrêt à Brétigny-sur-Orge ou à Juvisy-sur-Orge.

Le Conseil général exprime ses souhaits relatifs aux points d'accès au TGV au sud de Paris (Massy, Orly, Sénart).

Il demande une réaffectation des sillons pour l'amélioration effective du réseau de transport régional notamment l'offre sur les RER C et D sur le tronçon Massy-Valenton, et entre Paris Austerlitz et Juvisy.

Il demande que les projets de TCSP RN 20 et RN 7, fassent l'objet d'un tracé sur la carte de destination générale du territoire, plutôt que d'un principe de liaison.

Le Conseil général attend le développement de lignes de TCSP en prolongement de la dynamique générée autour du Tramway T7, du Tram-train Massy-Evry ou encore des TZen 1 et 4, du TCSP Massy-Saclay puis Saint-Quentin.

Il demande la réalisation d'un nouveau franchissement de la Seine au niveau de Vigneux-sur-Seine réservé aux transports en commun en site propre.

Le Conseil général liste les aménagements routiers souhaités, la création de zones d'échanges ou points d'interface avec le réseau structurant, les projets d'amélioration qui concourent au désenclavement ou au développement de certains sites majeurs.

En matière de fret, il évoque le développement des principaux sites, notamment la plateforme de ferroutage de Brétigny-sur-Orge et les ports d'Evry – Corbeil-Essonnes.

Le développement des activités portuaires sur le site d'Evry – Corbeil-Essonnes, qui bénéficie de la proximité d'un accès à la rocade Francilienne, doit être privilégié par rapport à celui de Vigneux-sur-Seine. L'objectif est ainsi de favoriser le trafic conteneur, en permettant l'extension de cette plateforme en lien avec les autres sites portuaires essonniens (Athis-Mons, Grigny, Viry-Chatillon).

3.2.5.5 En matière de logement

Le département a produit en moyenne 4 700 nouveaux logements par an depuis 2000, loin des 9 329 logements imposés par la loi relative au Grand Paris.

Cet effort de construction de logements apparait irréaliste au regard de l'état du réseau de transports et des possibilités de croissance de l'emploi sur le territoire essonnien.

Le principal obstacle à la construction est et demeure la maîtrise publique et le coût du foncier en zone urbaine.

Le Conseil général est favorable à un renforcement des synergies des politiques en matière d'habitat au niveau régional.

3.2.5.6 En matière d'environnement

Le département promeut une organisation urbaine qui anticipe les mutations énergétiques et climatiques, en s'engageant notamment dans un véritable programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire, à travers l'élaboration d'un Plan climat énergie territorial (PCET), avec par exemple, l'encouragement à la réduction des besoins de déplacements, l'encouragement de la production énergétique locale et renouvelable, la prévention des conséquences du changement climatique, la préservation et la restauration des continuités écologiques entre milieux naturels en zone urbaine.

Le Conseil général souhaite que le SDRIF révisé prenne en compte les propositions départementales concernant l'inscription de nouvelles coupures d'urbanisation et de trames vertes et bleues, par exemple celles des Communautés d'agglomération « Europ'Essonne » et des « Lacs de l'Essonne », ainsi que celle de la Communauté de communes « Entre Juine et Renarde ».

Le SDRIF devra permettre de préserver, valoriser voire réhabiliter les paysages Franciliens, participant à la fois à la qualité du cadre de vie et à l'attractivité touristique. Le Conseil général a engagé la réalisation d'un guide des paysages, incitant et accompagnant un développement harmonieux, respectueux et durable du territoire.

Le Conseil général fait des propositions en matière de valorisation des patrimoines, de trames vertes et bleues, de protection des cours d'eau et milieux aquatiques, de prévention des pollutions, d'assainissement, de gestion des eaux pluviales et du ruissellement, d'approvisionnement en eau, de gestion durable des ressources naturelles, de prise en compte des risques naturels notamment d'inondations et des risques industriels et technologiques, de réduction des déchets, de réduction des impacts écologiques des déplacements des personnes et des marchandises (sensibilisation et capitalisation de l'information pour promouvoir une logistique partagée, expérimentation de modes de transport alternatifs en matière de fret).

3.2.6 L'avis du Conseil général des Hauts-de-Seine

Le Conseil général des Hauts-de-Seine a donné un avis défavorable le 25 janvier 2013.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.6.1 En matière de concertation

Les orientations ont été définies par la Région sans concertation avec les Conseils généraux.

3.2.6.2 En matière de stratégie de développement

Le projet ne s'inscrit pas dans une stratégie équilibrée d'aménagement du territoire ; il présente des objectifs quantitatifs au lieu d'assurer l'amélioration qualitative qui serait la clé de la compétition internationale de la région capitale.

L'économie générale du SDRIF est douteuse eu égard au passage de 60 000 logements à 70 000 /an : quelle est l'incidence sur la progression démographique et sur les emplois ?

Le SDRIF n'apporte pas la preuve de la cohérence des objectifs globaux de logements et d'emplois avec des hypothèses démographiques assumées et explicites.

Il n'apporte pas la démonstration de la capacité des tissus urbanisés d'accueillir 75% de l'effort de construction total.

Le rattrapage des retards de la desserte en transports collectifs dans les zones déjà densifiées est un préalable au développement de ces secteurs et à la limitation de la place de la voiture individuelle d'où des inquiétudes quant à l'horizon de réalisation du GPE.

Le ratio logements/emplois nécessiterait de multiplier par 2 le rythme annuel de construction de logements et à diviser par 2 ou par 3 le rythme annuel de création d'emplois.

3.2.6.3 En matière d'aménagement

Concernant les objectifs de densification :

- il est impossible de vérifier leur respect notamment de quantifier la constructibilité des tissus déjà urbanisés, surtout dans les zones pluri fonctionnelles ;
- ils sont en contradiction avec le principe de mixité des fonctions dans les zones à densifier;
- ils devraient être relativisés en fonction des contraintes locales des territoires ;
- ils seront difficiles à atteindre dans les tissus déjà urbanisés compte tenu de leurs potentiels d'urbanisation et de constructibilité de logements, mais aussi d'emplois, d'équipements et de services.

Les principaux potentiels d'urbanisation sont déjà consommés compte tenu de l'insuffisance du foncier.

La règle de maintien des formes urbaines pour des raisons de paysage supprime toute densification des tissus pavillonnaires ; or ces zones représentent le tiers de la Petite Couronne et le quart des Hauts-de-Seine.

Il y a contradiction entre le principe de densification et de diversification des logements et celui de maintien de la vocation actuelle de certaines zones : cas du port de Gennevilliers, des zones des Guilleraires et des Groues à Nanterre. Le projet de SDRIF porte atteinte au projet urbain sur la zone des Groues à Nanterre par le maintien des activités logistiques : il convient de prévoir le développement important de cette zone avec mixité des fonctions, dans la logique des abords des gares (projets Eole et GPE).

Le principe de pluri fonctionnalités des zonages interdit toute quantification des constructibilités à l'échelle des zonages des documents d'urbanisme.

Le projet de SDRIF compromet le Plan de renouveau de La Défense.

Le projet de SDRIF ne prend pas suffisamment en compte les politiques du département pour répondre aux enjeux du territoire ainsi que les projets de CDT :

- La Défense ;
- Val-de-Seine ;
- GPSO validé par l'Etat et les collectivités ;
- Vallée scientifique de la Bièvre et aval Plateau de Saclay.

Les projets de TIM ne prennent pas suffisamment en compte la diversité des enjeux dans leurs territoires.

Le SDRIF n'indique pas les projets culturels (Ile Seguin, Albert Kahn).

Le SDRIF a inscrit sans concertation préalable des projets de parcs de plus de 5 ha sur des secteurs qui ne présentent pas des potentiels suffisants.

L'objectif de 10 m² d'espaces verts de proximité/habitant est difficilement atteignable conjointement avec les objectifs de densification des capacités d'accueil. Cette règle ne tient pas compte des espaces verts privés existants contrairement aux dispositions en vigueur.

Le SDRIF s'oppose à la poursuite de la rénovation de la cité universitaire d'Antony.

3.2.6.4 En matière de développement économique

Le Conseil général conteste l'idée que le développement des territoires les moins dynamiques passe par un ralentissement de la croissance des territoires de pointe : l'Ile-de-France n'est pas une économie fermée.

Les mesures d'accompagnement du développement économique sont trop faibles (économie sociale et solidaire, accès à l'immobilier pour les PME, PMI, l'artisanat et le commerce).

Le rééquilibrage des emplois conduisant à une réduction des migrations entre l'Est et l'Ouest est une idée fautive : une restriction du développement économique des Hauts-de-Seine n'augmenterait pas le taux d'emplois en Seine-et-Marne.

Il faut structurer les polarités économiques pour un meilleur équilibre territorial, conforter le caractère international des grands pôles économiques et le renouvellement des parcs de bureaux menacés d'obsolescence (cas de La Défense).

Il faut prioriser l'installation dans les Hauts-de-Seine des organismes de formation.

Le SDRIF doit prévoir des mesures pour faciliter l'ancrage de l'économie sociale et solidaire dans les projets de territoires.

3.2.6.5 En matière de transports

Le Conseil général a la volonté de voir se réaliser la totalité du réseau GPE. Il s'inquiète sur l'horizon de réalisation du GPE dans la partie centrale des Hauts-de-Seine déjà densifiée (Rapport Auzannet).

Il signale l'urgence du prolongement d'Eole.

La stratégie de planification des transports est confuse, la stratégie peu claire et insuffisamment étayée.

La simultanéité des demandes d'avis SDRIF et PDUIF s'ajoute à cette confusion.

Il y a incohérence entre le SDRIF et le PDUIF, alors que le SDRIF s'impose au PDUIF.

Le renforcement du réseau existant est peu pris en compte dans les Hauts-de-Seine. Il faut explorer la faisabilité d'un maillage plus ambitieux et des solutions innovantes.

Le Conseil général demande de compléter la liste des projets de transports collectifs :

- prolongements des lignes 2, 3, et 12 pour assurer les connexions avec le GPE ;
- TCSP : ajout de 7 projets ou supprimer toute liste à vocation exhaustive ;
- projet de TCSP sur le RD 920 sans concertation avec le Département ; suppression de toute mention de TCSP sur la section sud de la RD 920 ;
- renforcement des transports entre La Défense et Pleyel en utilisant la RD9.

Le Conseil général déplore l'absence de stratégie cohérente en matière de transports de marchandises.

Les sites logistiques à affecter au transport des marchandises doivent être limités à Clichy, Issy-les-Moulineaux, Nanterre-Guillaumes, Gennevilliers pour affecter les autres sites fluviaux à d'autres usages et permettre de créer de nouveaux quartiers urbains

Il faut laisser l'initiative de la transformation des voiries en boulevards métropolitains aux maîtres d'ouvrage et aux autorités du PLD pour éviter le sous dimensionnement

Le projet réduit la place de la voiture alors que l'offre en transports collectifs est encore insuffisante.

Il faut compléter la liste des projets routiers A 86 (échangeur à Chatenay ; tube sud à Antony).

3.2.6.6 En matière de logement

L'objectif de 11 600 logements/an est irréaliste ; il aurait pour conséquence de densifier le parc de logements de 28%, soit le double de ce qui a été réalisé en 20 ans

La densité des Hauts-de-Seine de 87,7 habitants/ha est plus forte que celle de Seine Saint Denis (63 habitants/ha) et celle du Val-de-Marne (53 habitants/ha).

Il faut redéfinir un objectif de logements compatible avec la capacité de densification et de la préservation de la diversité des paysages.

Le Département conteste de l'objectif de création de 3,1 logements pour 1 emploi créé ; il demande la suppression de tout ratio logements/emplois.

En matière de logement social :

- les orientations n'ont pas été concertées ; elles mettent en cause la politique du département ;
- les Hauts-de-Seine participent à la solidarité régionale en matière de logement : effort important depuis que le Département s'est saisi de la délégation des aides à la pierre ;
- Le taux SRU est 26%, soit + 1 point par rapport à la loi de mobilisation du foncier ; le taux est équivalent à celui du Val-de-Marne et +10 points par rapport à Paris ;
- le taux de logements sociaux de 30% à atteindre à l'échelle régionale en 2030 doit être en flux et non en stock.

Le Département s'oppose à une Autorité régionale pour le logement qui serait une ingérence de la Région dans un processus régalien.

3.2.6.7 En matière d'environnement

Les orientations du SDRIF en matière d'espaces verts, de paysage et de risques ne sont pas compatibles avec les objectifs de densification.

Beaucoup de secteurs de densification sont situés dans des secteurs de nuisances dues à des infrastructures (mauvaise qualité de l'air, bruit, ...).

Le projet de SDRIF porte une atteinte grave à la diversité des paysages urbains et naturels du département.

La déconcentration de l'assainissement au niveau départemental en Petite Couronne serait inopérante.

En matière assainissement pluvial, il faut conforter le principe de limitation du débit de fuite en cas de non connexion au réseau.

Il faut augmenter la capacité de soutien d'étiage du système Seine Marne par la création de nouveaux ouvrages.

L'interprétation des symboles pour les espaces verts régionaux présente des risques de confusion importants notamment là où les potentiels sont insuffisants.

3.2.6.8 En matière de dispositions réglementaires

Les Orientations réglementaires ont un caractère incohérent et contradictoire, source d'insécurité juridique et de blocage des projets mettant en péril les objectifs assignés par la loi Grand Paris.

Le principe de pluri fonctionnalités des zonages interdit toute quantification des constructibilités à l'échelle des zonages des documents d'urbanisme, ce qui rend inopérant tout contrôle des documents d'urbanisme quel que soit le type d'urbanisation défini par le projet de SDRIF, sauf à renoncer au principe de mixité ou à donner des objectifs de quantification. L'impossibilité de vérifier la compatibilité des documents d'urbanisme avec une règle quantifiée accroît l'insécurité juridique.

Il y a atteinte au principe de libre administration des collectivités : ce principe remet en cause la cartographie des secteurs à fort potentiel de densification.

La démarche de planification des transports ne tient pas compte des compétences des Départements.

Le Département est contre l'association de la Région à la procédure d'agrément, ce qui serait une ingérence.

3.2.7 L'avis du Conseil général de Seine-Saint-Denis

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis a donné un avis favorable le 31 janvier 2013.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.7.1 En matière de stratégie de développement

Le projet de SDRIF constitue un socle favorable à l'aménagement de l'Ile-de-France et de la Seine-Saint-Denis. Les défis et le projet spatial vont dans le sens de la réduction des inégalités sociales et territoriales et du rééquilibrage du développement régional, notamment à l'Est.

Il identifie bien les enjeux de développement du 93 et ses projets : réseau de polarités ; redynamisation des zones industrielles; TIM des secteurs du Bourget, de Roissy, de Plaine Commune, de Bobigny et du Cœur de Noisy-le-Grand.

L'objectif régional de création d'emplois (28 000 emplois par an) est relativement volontariste et s'appuie sur des polarités économiques et territoires d'innovation et de recherche localisés notamment en Seine-Saint-Denis, ainsi que sur le repositionnement et le maintien de l'industrie.

La forte ambition en matière de densification est un moyen de construire plus, un facteur de qualité urbaine qui porte sur toutes les fonctions de la ville.

3.2.7.2 En matière d'aménagement

Il faut prendre en compte les projets de territoire : la localisation des projets de développement économique est trop concentrée sur la Plaine Saint-Denis et au nord de Roissy ; pas assez sur Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois.

Il faut prendre en compte les projets des collectivités et des CDT :

- Projets de développement économique sur le territoire du canal de l'Ourcq à Clichy Montfermeil ;
- Grand Roissy : mieux dégager les objectifs prioritaires : desserte, formation, structuration spatiale organisée ; développement de la ville aéroportuaire, maintien du site PSA, maintien de l'activité agricole, développement touristique
- Plaine Saint Denis : développement du secteur nord de Plaine commune ; nouvelles filières économique ; multifonctionnalités des voies d'eau notamment pour le transport des marchandises ;
- Vallée de la Marne : développement économique à valoriser ;
- périmètre du TIM à élargir au périmètre du CDT avec une meilleure identification du rôle de Noisy- le- Grand et du secteur des Hôpitaux de Neuilly- sur- Marne ;
- la segmentation du CDT Est dans plusieurs TIM ne permet pas une bonne prise en compte des enjeux ;
- mettre à jour les projets d'espaces verts ;
- assurer la cohérence des continuités écologiques avec celles du projet de SRCE ; une continuité le long de A4 non compatible avec un projet.

Il convient d'apprécier l'objectif de densification :

- affirmer la mixité fonctionnelle de la densification et de l'urbanisation, les indicateurs d'évaluation étant trop centrés sur le logement ;
- donner la possibilité d'avoir des implantations exclusivement économiques ;

- modifier les pastilles pour tenir compte des projets : suppression à Rosny plateau d'Avron et Tremblay en France ; ajout à Noisy-le-Grand et à la Courneuve --6 Routes.

Il faut :

- Identifier les enjeux de développement et des polarités dans le projet spatial ;
- Préciser la nature des prescriptions liées aux continuités vertes et écologiques ; ex le projet long d'A4 à Noisy-le-Grand est peu compatible avec le projet urbain de la Ville ;
- Mettre dans le texte les centralités cartographiées en Petite Couronne ;
- Préciser dans le texte des orientations des zones logistiques et les identifier sur la carte ;
- Ajouter la zone de fret Roissy sur la carte.

3.2.7.3 En matière de développement économique

L'objectif de création d'emplois (28 000 emplois par an) est relativement volontariste et s'appuie sur des polarités économiques et des territoires d'innovation et de recherche localisés notamment en Seine-Saint-Denis .

Il faut intégrer la formation professionnelle et les nouvelles compétences liées.

Les projets de développement économique sont trop concentrés sur la Plaine Saint-Denis et au nord de Roissy ; pas assez sur Le Bourget, Le Blanc Mesnil, Aulnay sous Bois à conversion écologique et sociale.

3.2.7.4 En matière de transports

Il faut compléter les projets de transports collectifs :

- prolongement de lignes de métro 5 (nouvelle station La Folie, desserte du Centre de Drancy), 12 ou 13 (desserte de Stains) 3 ou 9 (prolongement pour un maillage régional et la desserte du Haut Montreuil) ;
- RER B : zone de fret de Roissy ;
- téléphériques de Bagnolet, Romainville ;
- TCSP Sud Roissy.

Le réseau autoroutier doit être complété avec les échangeurs sur A1 ; A86, A3 et A4 pour améliorer le fonctionnement du réseau magistral et donc pacifier le réseau local à Pleyel, Le Bourget, Bondy, Noisy-le-Grand.

Le principe de multimodalité sur le réseau principal très ambitieux à l'horizon du SDRIF doit être adapté à chaque situation pour maintenir le fonctionnement du réseau structurant.

Il faut mettre en œuvre des actions de lutte contre les nuisances sonores et la qualité de l'air (couverture des voies rapides).

3.2.7.5 En matière de logement

Le Conseil général retient deux objectifs :

- Un outil de régulation avec la prise en compte du parc social existant doit être défini.
- Aider les maires bâtisseurs.

3.2.7.6 En matière d'environnement

Les objectifs du Conseil général sont les suivants :

- Renforcer les objectifs qualitatifs : paysage, insertion urbaine et sociale des espaces verts ;
- Porter le ratio d'espace vert de 10 à 12 m² par habitant ;
- Corriger les protections Natura 2000 dans l'évaluation environnementale ;
- Prendre en compte la trame bleue et verte : assurer la cohérence avec les continuités définies dans le SRCE ;
- Nature et obligation liés aux continuités vertes et écologiques ; ex le long d'A4 à Noisy-le-Grand peu compatible avec le projet urbain de la Ville ;
- Adapter au contexte local la valeur limite de débit d'eau pluviale rejetée de 2l/s/ha .

3.2.7.7 En matière de dispositions réglementaires

La CDGT n'est pas assez lisible du fait de la superposition de différents postes de légendes.

Il faut inscrire le TCSP Sud Roissy.

Le Conseil général demande de nombreuses modifications :

- distinction entre le zonage espace agricole et la vocation d'espaces dont l'occupation n'est pas agricole (6 zones citées) ;
- modification de pastilles de densification pour tenir compte des projets : suppression à Rosny-plateau d'Avron et Tremblay-en-France ; ajout à Noisy-le-Grand et à la Courneuve-6 Routes ;
- mise à jour des projets d'espaces verts ;
- identification des zones logistiques ;
- ajout de la zone de fret de Roissy.

3.2.8 L'avis du Conseil général du Val-de-Marne

Le Conseil général du Val-de-Marne a donné un avis favorable le 28 janvier 2013.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.8.1 En matière de stratégie de développement

Les ambitions du Schéma départemental d'aménagement du Val de Marne convergent avec les quatre défis majeurs du SDRIF (auxquels il faut ajouter le défi de l'allongement de la vie):

- réduction des inégalités territoriales, sociales et environnementales, en prenant en compte la crise de l'emploi ;
- promotion d'une organisation urbaine répondant aux mutations climatiques et énergétiques ;
- développement de l'emploi, de l'excellence économique et du rayonnement international ;
- défi alimentaire et des circuits courts ;

et avec les deux grands objectifs transversaux du SDRIF pour relever ces défis :

- améliorer la vie quotidienne des Franciliens, ce qui passe par :
 - o la construction de 70 000 logements par an pendant 20 ans, et un taux de 30 % de logement social à terme ;

- la création de 28 000 emplois par an, en améliorant la mixité habitat-emploi ;
- la garantie d'accès à des équipements et des services publics de qualité ;
- la conception des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile ;
- l'amélioration de l'espace urbain et de son environnement naturel ;
- améliorer le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France, ce qui passe par :
 - la refondation du dynamisme économique francilien ;
 - un système de transport porteur d'attractivité (air, fer, logistique métropolitaine et urbaine);
 - la valorisation des équipements attractifs ;
 - la gestion durable de l'écosystème naturel et le renforcement de la robustesse de l'Ile-de-France (réduire les vulnérabilités face aux risques majeurs et développer les énergies renouvelables).

Le déséquilibre Est-Ouest habitat-emploi tend à se renforcer du fait que les territoires accueillant déjà de fortes concentrations de bureaux sont également ceux qui attirent le plus grand volume de construction neuve.

Le projet de SDRIF reconnaît la nécessité de conduire un développement équilibré de l'Ile-de-France au moyen d'une action résolue en faveur du développement des territoires de l'Est et du Nord de la région, en emplois comme en logements, afin qu'ils puissent rattraper le dynamisme des territoires de l'ouest francilien.

Pour appuyer le rééquilibrage habitat-emploi, l'Etat devrait modifier plus radicalement les taux et le zonage de la redevance pour création de bureaux (RCB).

Le projet de SDRIF entend renforcer l'organisation multipolaire et polycentrique de l'espace régional, en la développant sous une forme plus compacte, plus dense, en améliorant la mixité des fonctions et l'accessibilité, au sein de bassins de vie mieux hiérarchisés autour des pôles urbains, et favorisant la protection et la mise en valeur des espaces forestiers, naturels et agricoles.

Les objectifs départementaux de création de logements et d'emplois ne pourront être atteints, en densification ou en extension urbaine, que si les leviers de ce développement sont effectivement réalisés : infrastructures de transport et équipements structurants, soutien aux pôles de développement économique, et action volontariste en matière de mobilisation du foncier.

Le déploiement de l'activité économique sur tous les territoires doit être conduit en fonction des atouts et opportunités de chacun au regard des logiques d'implantation des acteurs économiques, pour atténuer la spécialisation économique ou résidentielle.

Il convient de préciser la notion de territoire, de contribution de l'ensemble des territoires Franciliens, de la « hiérarchisation des bassins de vie », ainsi que le cadre relationnel et fonctionnel où la « subsidiarité solidaire et équitable » sera organisée.

Au regard des ratios assignés à chaque département, le décalage est évident entre les objectifs à atteindre et les moyens pour y parvenir.

Le lien entre le nombre de logements et le nombre d'emplois créés proposés (2,5 logements pour 1 emploi en Val-de-Marne) conduit :

- à un non rééquilibrage Est-Ouest de l'emploi en 2030, la proportion d'emplois par département restant stable sur la période (le Val-de-Marne continuerait d'accueillir 9% des emplois régionaux) ;
- à une baisse généralisée du taux d'emploi à taux d'activité constant ;
- à s'interroger sur la conséquence qu'aurait la non-réalisation de l'objectif de création des 9 144 logements annuels sur la création d'emplois.

Le nouveau SDRIF se doit d'être beaucoup plus volontariste et permettre une répartition plus équilibrée des emplois, proportionnelle à la population des différents territoires de l'Ile-de-France. Pour cela, il doit viser d'une part, la création de 1 logement pour 1 emploi dans les départements franciliens moins pourvus en emplois (comme le Val-de-Marne) et, d'autre part, la création de 5 logements pour 1 emploi pour les départements à forte attractivité économique, comme Paris et les Hauts-de-Seine. Ce choix permettrait non seulement d'augmenter le taux d'emploi de la plupart des départements franciliens à l'exception de Paris et des Hauts-de-Seine (de 0,78 à 0,91 en 2030 dans le Val-de-Marne), mais il permettrait également le rééquilibrage progressif de la répartition des emplois entre les départements.

Les nombreuses attentes et projets proposés par le Conseil général et les collectivités territoriales du Val-de-Marne et non encore pris en compte devront l'être dans le SDRIF définitif.

Les conditions de réussite et les leviers, notamment financiers et fonciers, permettant la mise en œuvre des ambitions et des enjeux régionaux identifiés dans le projet de SDRIF et partagés par le Conseil général, ne sont pas suffisamment garantis. Seule une action foncière massive et volontariste permettra aux collectivités de réaliser leurs opérations dans les délais,

3.2.8.2 En matière d'aménagement

Le projet de SDRIF prend en compte les 9 orientations et les 12 « grands projets » du Schéma départemental d'aménagement du Val-de-Marne approuvé par la délibération du Conseil général du 24 avril 2006 :

1. la réalisation d'un transport en commun rapide assurant les liaisons de rocade en première couronne dense avec une première tranche de réalisation dans le Val-de-Marne,
2. le rétablissement et le développement de la vocation internationale de l'aéroport d'Orly dans le respect et l'amélioration de la qualité de vie des riverains,
3. la réalisation d'une gare TGV desservant l'aéroport d'Orly et le pôle d'emplois Orly-Rungis dans le cadre de l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse (LGV), qui soit également desservie par la ligne à grande vitesse Paris, Orléans, Clermont-Ferrand, Lyon (LGV-POCL),
4. le développement et le maillage du réseau de transports collectifs val-de-marnais,
5. le renouveau des pôles d'Orly-Rungis et de Seine-amont dans le cadre de l'opération d'intérêt national,
6. la réalisation de deux nouvelles traversées de Seine et des voies ferrées au Nord et au Sud du département,
7. la mise en œuvre d'un plan de valorisation d'ensemble de la Seine et de la Marne,
8. la préservation et la valorisation de l'environnement, la lutte contre les nuisances,
9. le développement des filières économiques structurantes et innovantes du Val-de-Marne,
10. la définition d'une nouvelle organisation des activités logistiques,

11. le développement d'un réseau de circulations douces,
12. la couverture haut débit et très haut débit de tout le territoire.

Le projet de SDRIF identifie, pour le Val-de-Marne, 3 territoires d'intérêt métropolitains (TIM) : « la Vallée de la Marne » ; « Grand Orly, Seine-Amont et Plaine centrale du Val-de-Marne » et « la Vallée de la Bièvre aval, Plateau de Saclay » et 8 secteurs prioritaires : Val-de-Fontenay, voie de desserte orientale, Grand Orly, Grandes Ardoines, Ivry Confluence, Plaine centrale du Val-de-Marne et Créteil, Plaine de Montjean, Vallée de la Bièvre – Campus Sciences et santé », mais qu'il pourrait légitimement créer un TIM spécifique au pôle d'envergure internationale du « Grand Orly » de 320 000 habitants et 173 000 emplois qui rayonne bien au-delà de son propre périmètre et représente l'un des principaux poumons économiques du sud francilien intégrant les communes concernées du Val-de-Marne et du Nord Essonne.

Le projet spatial régional oublie parmi les « pôles d'importance régionale », les pôles de la SILIC (1 million de m² à terme) et des Ardoines (2,8 millions de m²).

Le périmètre du Cône Sud se doit d'intégrer l'ensemble de la Seine-Amont ainsi que Créteil. Dans la partie sur « le cône sud de l'innovation » ajouter le projet d'incubateur pépinière hôtel d'entreprises (IPHE) à Vitry-sur-Seine en lien avec un réseau d'entreprises innovantes notamment dans les éco-activités et les biotechnologies à proximité du plus gros laboratoire privé de la région (Sanofi-Aventis).

A l'échelle régionale, l'ambition de densification doit se traduire à l'horizon 2030 par une augmentation moyenne de la densité des espaces d'habitat déjà urbanisés qui passerait :

- de 70 à 79 logements/ha dans les quartiers de gares bien desservis
- de 18 à 21 logements/ha dans les tissus urbains plus diffus.

La Version 1 du SDRIF proposait une hausse de 12%, la version du SDRIF arrêtée le 25 octobre 2012 a traduit les 12% en équivalent en nombre de logements/ha, mais il n'explique toujours pas le raisonnement par rapport au calcul qui a conduit à fixer cet objectif. Une carte illustrant les niveaux actuels de densité de logements par commune serait utile.

Il convient de préciser dans quel cadre d'aménagement l'implantation d'activités économiques et artisanales pourra se faire (développement d'une politique foncière, densification des zones d'activités, produits immobiliers et volumétrie associée alliant respect de l'environnement, qualité architecturale, densité, insertion paysagère).

Dans le Val-de-Marne, la population exposée au risque inondation (par débordement de cours d'eau en particulier) va inévitablement augmenter. L'enjeu n'est donc pas d'empêcher ces évolutions mais d'inventer des modes de densification de la ville intégrant ce risque dès la conception des projets.

Concernant les outils contractuels, le Val-de-Marne étant concerné par 5 Contrats de Développement Territorial (CDT), et potentiellement par plusieurs « Chartes aménagement-transport », le Département souhaite l'articulation entre ces deux outils et que leur portée contractuelle respective soit davantage clarifiée par le SDRIF.

En matière de soins, plusieurs facteurs permettent de prévoir une hausse et une modification qualitative de la demande sanitaire modifiant les réponses à apporter dans la

planification et l'organisation de l'offre de soins régionale avec une nécessaire articulation entre le Projet Régional de Santé (PRS) en cours de finalisation et le SDRIF.

Le Département soutient la création d'un grand lycée-campus de l'eau d'une capacité de 800 à 1 200 élèves (potentiellement à Choisy-le-Roi).

Un projet de création d'un Centre Universitaire Interdisciplinaire de la Santé (CUI) va s'implanter sur le plateau de Villejuif-Le Kremlin- Bicêtre, potentiellement au sein de la ZAC « Cancer campus ».

Le CDT des Boucles de la Marne identifie la création d'un équipement de formation sur l'ingénierie des transports en lien avec l'installation du site de maintenance et de remisage (SMR) du GPE à Champigny-sur-Marne, qu'il faut intégrer,

Le SDRIF doit identifier d'autres projets répartis sur le département :

- la création d'une Cité des Métiers à Choisy-le-Roi ;
- la création d'un Cluster « Eau, Milieux et Sols » sur le territoire de la Vallée de la Seine ;
- le projet de musée Daguerre à Bry-sur-Marne ;
- le projet d'équipement culturel à Val-de-Fontenay ;
- une salle de spectacles de moyenne capacité de type Zénith (soit environ 7 000 places) qui pourrait être située sur le pôle d'Orly, la Seine-amont ou l'Est du département, le Val-de-Marne ne comptant aucun équipement de ce type ;
- une grande salle de handball;
- un Dojo de dimension régionale ;
- un grand équipement en lien avec la Grande halle des Ardoines à Vitry-sur-Seine.

3.2.8.3 En matière de développement économique

Il pourrait être tout à fait réaliste de porter une ambition de création d'emplois au moins égale à 60.000 emplois par an, pour prolonger la dynamique de la dernière décennie.

L'objectif de création de 28 000 emplois par an dans le cadre d'un rééquilibrage spatial et d'une solidarité entre bassins de vie devra répondre aux enjeux de diversité du tissu économique d'accompagnement à la mutation des activités économiques, de soutien à l'innovation et à la recherche, à l'entrepreneuriat et à l'enjeu du maintien et du développement de l'artisanat.

Il convient de préciser :

- la notion de territoires riches en emploi pour lesquels la création d'emplois doit être maîtrisée ;
- les territoires résidentiels pour lesquels la création d'emplois doit être significative.

Le projet de SDRIF n'identifie pas de façon assez lisible le potentiel économique du Val-de-Marne et l'ambition forte que les acteurs du territoire fondent sur ses pôles majeurs de développement et plus particulièrement sur le Pôle d'Orly et le MIN de Rungis qui constituent le premier pôle val-de-marnais en matière de contribution à l'attractivité et au rayonnement européen et international de la capitale.

Il conviendrait de mettre en perspective le développement de centres commerciaux, dont le maillage et l'échelle devront permettre une accessibilité améliorée pour les habitants, avec l'enjeu de maintien et de développement de commerces de centres urbains et de proximité.

Le projet de SDRIF ne semble pas laisser de place pour l'industrie en Première Couronne.

3.2.8.4 En matière de transports

Les objectifs de maillage du réseau radial régional, de desserte fine des territoires de la zone dense et de valorisation des potentiels de développement doivent conduire à réaliser en priorité la ligne rouge du métro du Grand Paris Express dans son tracé val-de-marnais, le prolongement de la ligne bleue jusqu'à l'aéroport d'Orly et la ligne orange qui offre un maillage efficace entre le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis *via* la desserte du Pôle d'envergure régionale de Val de Fontenay, dont les enjeux considérables pour le développement territorial doivent être plus fortement affirmés.

La proposition de calendrier pour les opérations de transports en commun ne respecte pas les accords conclus dans le cadre du plan de mobilisation et qui avaient constitué une condition préalable à leur approbation.

Pour le métro Grand Paris Express, il convient de différencier les échéances des différentes lignes : la ligne rouge - tronçon Orbival - devant être réalisée en 2020, et les lignes bleues et oranges devant être réalisées avant 2025 ; et d'ajouter la perspective de création d'un grand pôle multimodal en correspondance entre le GPE et le RER E au niveau de la gare des 4 communes Bry-Villiers-Champigny-Chennevières à l'horizon 2020 ainsi que la perspective de création d'un véritable pôle multimodal en lien avec la gare RER D Pompadour avec une 2ème phase ouvrant sur la RN6 et une augmentation de desserte de la gare Verts-de-Maisons à l'échéance du GPE (2020).

Le sextuplement des voies du RER C en aérien est refusé par tous les maires concernés du Val-de-Marne ; Il faut donc soit retirer cette proposition, soit au minimum la remplacer par la création d'une nouvelle paire de voies en souterrain entre Paris et Juvisy .

Le Conseil général s'oppose fermement au scénario B de l'interconnexion sud, dit de « jumelage avec la voie existante » qui propose un tracé en surface le long du faisceau ferré de Massy-Valenton existant.

Pour les prolongements de métro, les deux prolongements actés (lignes 1 et 10) dans la convention spécifique transport sont placés dans la rubrique « avant 2030 » au même titre que trois autres prolongements (de la 7, la 9 et la 12) qui ne faisaient pas partie de la CST ni du plan de mobilisation. La ligne 1 (à Val de Fontenay) et la 10 (à Ivry Gambetta) doivent être réintégrés à la rubrique « plan de mobilisation », tandis qu'une deuxième phase de prolongement de la 10 d'Ivry Gambetta aux Ardoines (connexion avec le GPE) pourrait être mentionnée pour avant 2030 et non pas pour après 2030.

Le prolongement de la ligne 5, inscrit jusqu'à Paris - place de Rungis doit être ramené à l'horizon avant 2030, puis une 2ème étape de prolongement vers le Val-de-Marne en reprenant une des branches de la ligne 7, pourrait être envisagé au-delà de 2030.

Le tram-train « EST » Champigny-Orly doit être dénommé «Sucy-Orly» et être réalisé pour sa partie Sucy-Orly les Saules RER C dès 2022 et pour la partie Les Saules-Pont de Rungis en 2030, conditionnée par la réalisation de l'interconnexion sud TGV en 2025.

Tous les projets de TCSP val-de-marnais doivent être à l'échéance. Il manque le TCSP sur l'axe de la RD4 entre Champigny et Pontault-Combault. Il faut mentionner « Altival » pour qualifier le TCSP Noisy le Grand Mont d'Est Sucy-Bonneuil RER.

Parmi les nouvelles liaisons de transport collectif structurant et innovant, le SDRIF doit impérativement intégrer le projet de liaison par câble entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges dans le bloc des TCSP à réaliser à l'horizon 2020 et non pas à l'horizon 2030.

Pour les opérations routières, il faut inscrire :

- le ré-aménagement du Pont de Nogent à 2020 ; la requalification (horizon 2020) et la déviation (horizon 2030) de la RN6 et l'aménagement du tronçon commun A4-A86, qui doit aller au-delà du seul traitement contre les nuisances sonores ;
- le boulevard urbain d'intérêt départemental à réaliser pour desservir les projets urbains prévus sur les emprises de la VDO en lien avec le TCSP Altival ;
- le projet de desserte des nouveaux quartiers d'habitation et zones d'activité de Villecresnes, Mandres-les-Roses et Périgny-sur-Yerres, en reliant la RD 252 à la RD 253 par un nouveau barreau nommé « route du développement durable du Plateau Briard » ;
- les compléments d'échangeurs à réaliser sur le pôle d'Orly (A6/A106/A86) et pour desservir l'opération Campus Grand Parc (A6 à Villejuif) ;
- le projet de bouclage du contournement de l'aéroport d'Orly en boulevard urbain (2 tronçons sont à identifier : le prolongement de la Voie des Avernaises dans le Val-de-Marne et le barreau de Paray-Vieille-Poste en Essonne) ;
- la nécessité d'offrir un gabarit homogène minimal (2x3 voies) pour l'A86 et pour l'A104 ;
- la requalification de la RD4 (seconde phase) pouvant mobiliser, le cas échéant, les emplacements réservés pour une déviation de la RN4 (actuelle RD4) et de la RD34 en lien avec la création d'un TCSP ;

en dehors du Val-de-Marne:

- la nouvelle traversée de la Seine dans le nord Essonne (Athis-Mons/Vigneux) en tant que voie multimodale avec franchissement (visant à connecter le Val d'Yerres au pôle d'Orly) ;
- l'achèvement de l'échangeur entre la RN4 et l'A104 en Seine-et-Marne.

Les travaux de traitement des nuisances sonores liées à l'A6 devront être poursuivis afin de protéger les habitants des villes de Chevilly-Larue et de l'Hay-les-Roses.

La création de la traversée nord entre Alfortville et Vitry doit être avancée avant 2020.

Les perspectives de « compactage » de certains échangeurs afin de dégager du foncier pourraient être citées (A86/RD7, RD1/A86, RD-RN6/A86, RD19/A86, A86-RD5).

Les liaisons par transports collectifs sur les voiries du réseau magistral devront être cohérentes avec les expérimentations du principe des autoroutes de proximité pour optimiser l'infrastructure autoroutière existante (vitesse à 70 km/h, échangeurs compactés

de type périphérique parisien, besoins fonciers moindres, densification possible aux abords, interfaces pacifiées, etc.).

La partie logistique n'affiche pas clairement son volontarisme en termes de gain de part modale du transport par voie fluviale et ferrée. Il faut repenser le système logistique régional qui couvre l'intégralité des maillons des circuits d'approvisionnement jusqu'à la logistique urbaine. Le maintien d'emprises dédiées à ces questions doit être proposé en vue d'améliorer le fonctionnement du système logistique régional et d'optimiser les trafics et de réduire les nuisances.

Plusieurs demandes de prise en compte de projets de transports ou de modifications sont présentées ainsi que leurs mentions dans les textes et leurs représentations.

3.2.8.5 En matière de logement

Les objectifs quantitatifs fixés par le projet de SDRIF en matière de construction de logements correspondent au niveau d'ambition pour répondre aux besoins.

L'effort de création de logements sur des terrains aujourd'hui non urbanisés devra être conditionné à une desserte performante en transports en commun et par la création de voiries nécessaires.

Afin de veiller à une réelle mixité sociale dans les nouvelles constructions de logements, le SDRIF pourrait imposer un pourcentage minimal de logements sociaux dans toute opération de logements dépassant une certaine taille.

3.2.8.6 En matière d'environnement

La trame bleue n'est pas détaillée et aussi bien prise en compte que la trame verte alors même qu'il s'agit d'un axe fort de préoccupation dans notre département qui compte 37 de ses 47 communes bordées par un cours d'eau. Le vocable «le fleuve» doit désigner aussi bien la Seine que ses affluents la Marne et l'Oise ainsi que les canaux.

Ajouter :

- la trame verte qui accompagnera la réouverture et la renaturation du Ru de Rungis ;
- une trame verte entre le parc des Lilas et la Seine via la ZAC des Ardoines ;
- une trame verte entre la base de loisirs de Créteil et le site naturel du Bec de canard le long de la Marne à Sucy et Bonneuil, longeant le TCSP Sucy-Bonneuil/Pompadour ;
- la création d'un nouvel espace vert au lieu-dit du Bec de canard à Sucy et Bonneuil ;
- une trame verte associée à la rivière du Morbras entre La Queue en Brie et Bonneuil-sur-Marne, ainsi qu'une branche qui pourrait s'inscrire le long du ru des Bordes.
- une liaison verte en « rocade sud » qui relierait la Plaine de Montjean à la Seine à Orly et Villeneuve-Le-Roi via les projets de l'OIN (cf. proposition dans le SCOUP de l'EPA ORSA) ;
- le prolongement de la coulée verte Tégéval vers la forêt Notre Dame et vers la commune de Santeny (permettant une connexion avec la coulée verte du Chemin des Roses en Seine-et-Marne).

Dans le cadre du développement d'une agriculture péri-urbaine préservant les continuités écologiques, le SDRIF devrait mentionner:

- le projet de la plaine des Bordes ;

- la création d'un pôle agricole sur la Plaine de Montjean ;
- la valorisation du domaine du Piple et la charte de l'Arc Boisé.

Concernant la maîtrise de la pollution de l'eau et de l'assainissement urbain, la proposition de répartir les capacités épuratoires en poursuivant la déconcentration de l'usine Seine-aval dans l'agglomération parisienne pose question : il ne faudrait pas revenir en arrière dans d'autres secteurs d'Ile-de-France et plutôt veiller à rentabiliser les grosses unités existantes, qui sont gérées par un service spécifique et compétent, et qui disposent d'un surplus de capacité en raison de la baisse de la consommation d'eau potable.

3.2.8.7 En matière de dispositions réglementaires

Le SDRIF gagnerait à mieux expliquer les articulations du Plan de déplacements urbains, de la Stratégie régionale du tourisme et loisirs, du Schéma régional de cohérence écologique, du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, avec ses propres objectifs et à en expliquer le rôle attendu dans leur mise en œuvre. Le projet de SDRIF pourrait faire mention du Schéma de Cohérence Urbaine et Paysagère de la Seine, élaboré par l'EPA ORSA.

Sur la CGDT, il conviendrait d'ajouter :

- une pastille « pôle d'importance régionale » au niveau d'Ivry-sur-Seine ;
- une pastille « pôle d'importance régionale » au niveau de Rungis ;
- une pastille « pôle d'importance régionale » sur les Ardoines ;
- un carré de « pôle de centralité » et un rond orange de « gare génératrice d'intensification » sur les gares de Pont de Rungis, de Villejuif Institut Gustave Roussy et de Champigny-Bry-Villiers-Chennevières (correspondance GPE / RER E) ;
- un carré de « pôle de centralité » sur le quartier de Choisy Port.

Le Conseil général présente de nombreuses demandes de modifications des textes et des cartes portant notamment sur la représentation des projets ou des équipements.

3.2.9 L'avis du Conseil général du Val d'Oise

Le Conseil général du Val d'Oise a donné un avis défavorable le 18 janvier 2013.

Les éléments présentés dans les paragraphes suivants reprennent les propositions, suggestions et recommandations de cet avis.

3.2.9.1 En matière de stratégie de développement

Les orientations ne répondent pas au besoin d'attractivité attendu par les territoires en matière :

- de développement économique et d'emplois ;
- de formation professionnelle, d'enseignement supérieur pour la promotion d'un écosystème de l'innovation ;
- d'infrastructures nouvelles (routières, ferroviaires, transports).

L'équilibre emploi/logement doit être réaffirmé en tant que principe donnant la priorité à l'emploi et garantissant l'équilibre emploi/logement par territoire, privilégiant le développement économique, garant de la croissance et de la création d'emplois, condition indispensable à la construction de nouveaux logements.

Le rapport de 70 000 logements pour 28 000 emplois créés n'est pas satisfaisant au regard des ambitions affichées.

La densification autour des gares est inquiétante sans amélioration de la capacité et de la qualité de la desserte ferroviaire actuellement saturée, notamment sur les lignes A et D du RER et la ligne H du réseau Transilien.

3.2.9.2 En matière d'aménagement

Le SDRIF met en place de multiples obstacles réglementaires à l'urbanisation : soumission à conditions multiples, invention d'une conditionnalité incertaine d'application et source de contentieux, prescriptions sans souplesse fonctionnelle sur le long terme.

Le territoire Argenteuil- Bezons et celui de la Vallée de Montmorency doivent être reconnus comme un TIM, articulé avec l'axe La Défense /Gennevilliers / Pleyel / Le Bourget

Le Conseil général déplore la configuration des TIM. Ils entrent en conflit avec les CDT valdoisiens à fort potentiel de développement (Persan-Beaumont, le Grand Roissy, le Vexin Français et Confluence).

Les CDT ont fait l'objet de concertation pour faire émerger des projets de territoire aboutis, et ne demandent plus qu'à être mis en œuvre. Le SDRIF ne reprend que certains projets inclus dans les CDT et non pas tous les projets labellisés dans le cadre du Grand Paris.

Le Conseil général est attaché à la réalisation du projet de port d'Achères-Paris Seine Métropole,- projet structurant du CDT Confluence Seine Oise-, et à la réalisation des projets d'infrastructures indispensables à la vocation internationale du futur port alors qu'il est soumis à des conditions restrictives et contradictoires.

Le Conseil général réaffirme l'importance d'un réseau d'universités pour une région capitale et plus particulièrement de celle de Cergy-Pontoise tant pour l'avenir des jeunes Franciliens que pour la place de la région dans le contexte économique mondial. La place faite à la question de la formation professionnelle, à l'université, à la recherche et au développement des filières économiques par cluster doit être valorisée.

L'implantation du Dôme-Aréna de Sarcelles n'est pas spécifiée

Europacity n'est pas évoqué de manière explicite alors qu'il s'agit du projet d'investissement privé le plus important d'Ile-de-France pour les dix ans à venir.

3.2.9.3 En matière de transports

Les projets routiers ne sont pas détaillés ni précisés, à l'exception de ceux qui servent des projets de territoires.

Le Val d'Oise ne peut accepter de voir l'opportunité de la réalisation de l'A104 entre Cergy-Pontoise et Orgeval remise en cause.

Le Conseil général demande la réalisation rapide :

- de la réalisation du métro automatique ligne rouge entre La Défense et Roissy sans rupture de charge à Pleyel,

- du prolongement de la Francilienne A 104 entre Méry et Orgeval et le contournement Nord et Est de Roissy-en-France par la RN 104,
- du prolongement d'A16 entre l'Isle-Adam et la Croix Verte,
- de la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse RER D, de la Tangentielle Nord entre Epinay et Sartrouville et de la Tangentielle Ouest entre Versailles et Cergy,
- de la ligne nouvelle Paris- Normandie, la gare TGV Confluence, le Canal Seine Nord Europe, le Port de Paris Seine Métropole.

Le Conseil général n'accepte pas la création de voies métropolitaines qui dimensionneraient des voies existantes ou futures, méconnaîtraient les besoins de déplacements en voiture particulière et de transport en Grande Couronne pour l'activité économique, avant la réalisation d'un réseau de transport collectif adapté et de qualité.

Le projet de l'Avenue du Parisis qui accueillera à la fois un TCSP et un boulevard à 2x2 voies avec circulations douces ne peut être réduit à 1x1 voie pour la partie routière ce qui rendrait l'investissement inefficace pour le désenclavement du territoire.

L'objectif du SDRIF qui est d'offrir un accès à l'emploi dans un temps inférieur à 30 mn ne sera jamais atteint pour les populations notamment de l'Est du Val d'Oise, en contradiction avec l'un de deux objectifs transversaux du SDRIF.

3.2.9.4 En matière de logement

Le Conseil général donne un avis défavorable au projet de création d'une Autorité organisatrice du logement au niveau régional qui serait contraire au besoin de proximité attendu des collectivités locales.

3.2.9.5 En matière d'environnement

Engagement du Département du Val d'Oise de voir aboutir le projet de création d'une forêt en plaine de Pierrelaye qui constituera, outre la reconversion de la plaine polluée, un lien entre les forêts de Montmorency et de Saint-Germain.

3.2.9.6 En matière de dispositions réglementaires

Le flou de la définition de «l'urbanisation conditionnelle» et des levées de la conditionnalité donne à ce critère un caractère subjectif inadmissible dans un document réglementaire impossible à décliner ensuite dans les documents de niveau inférieur.

Par exemple, il en est ainsi pour l'accumulation des conditions d'urbanisation du Triangle de Gonesse : desserte en transport en commun, analyse fonctionnelle permettant de garantir la préservation de terres agricoles....

Concernant la CDGT, au nord du département la destination de plusieurs secteurs d'urbanisation potentielle autour des gares «tangentes» ou pénètrent des massifs forestiers.

3.2.9.7 En matière de gouvernance

Le Conseil général donne un avis défavorable au projet de regroupement des Etablissements publics fonciers d'Ile-de-France alors que l'Etablissement public foncier du Val d'Oise répond

précisément au besoin de proximité avec les maires dans la complexité de la gestion des questions foncières.

3.2.10 L'avis des Chambres de commerce et d'industrie

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris Ile-de-France (CCIP) a donné un avis favorable le 14 février 2013.

Le projet du SDRIF « Ile-de-France 2030 » est plus favorable aux préoccupations des entreprises que le projet dans sa version 2008. Il est cependant jugé perfectible pour garantir les conditions d'un aménagement porteur d'une forte ambition économique dans le contexte du Grand Paris.

La CCIP assortit son avis favorable de 5 réserves :

- l'ambition économique n'est pas à la hauteur ;
- l'approche polycentrique au projet spatial est à affiner et à affirmer ;
- les objectifs de logement doivent être mis en concordance avec les réalités économiques et les besoins ;
- le foncier économique constitue une variable d'ajustement alors qu'il devrait être identifié à la hauteur des ambitions ;
- le projet présente des risques de contentieux ; il faut le clarifier et supprimer les incohérences et les contradictions.

Par ailleurs, la CCIP formule des demandes, des observations et des propositions de rédaction.

3.2.10.1 En matière de stratégie de développement

Le projet du SDRIF est fondé sur une politique d'aménagement régional polycentrique autour de territoires d'intérêt métropolitains (TIM), rejoignant la vision adoptée par les CCI de région Paris Ile-de-France en 2007 en faveur d'un développement régional organisé autour de Territoires économiques majeurs (TEM), qui réserve une place déterminante à Paris dans son rôle de catalyseur du développement francilien.

Il importe de garantir un aménagement régional cohérent et porteur d'une ambition économique forte à la hauteur des enjeux d'une métropole Ville-monde face aux performances d'autres métropoles européennes et mondiales et que le projet Grand Paris constitue un levier permettant d'ouvrir des perspectives de croissance plus fortes pour la région que celles offertes ces vingt dernières années. A cet égard, il paraît nécessaire de créer et de réunir les conditions d'un environnement spatial régional propice au développement d'un tissu diversifié d'entreprises (taille et secteurs) et à l'accueil des étudiants et de la population active afin de favoriser la compétitivité et l'attractivité des territoires en offrant les équipements qui sont indispensables, tant en terme d'infrastructures de transport (routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires), d'habitat, d'offre foncière et immobilière, d'équipements, de services et réseaux structurants (équipements commerciaux, touristiques, réseaux et équipements numériques, énergétiques ...).

3.2.10.2 En matière d'aménagement

L'approche polycentrique du projet spatial du SDRIF reste à affiner et à affirmer :

- Paris Saclay, territoire stratégique du Grand Paris, doit être identifié comme un Territoire d'intérêt métropolitain (TIM) à part entière dans le SDRIF avec la création d'un Cluster dont le rayonnement doit être mondial à même de garantir les objectifs d'excellence scientifique, technologique et industrielle du Grand Paris ;
- Paris Seine Normandie, projet d'intérêt national doit être également identifié comme TIM inter-régional avec pour ambition la relance d'une dynamique économique de la vallée de la Seine en interaction avec le projet Grand Paris ;
- La prise en compte des CDT doit être confortée dans la planification régionale.

D'une manière générale, la CCI de région Paris Ile-de-France formule de très nombreuses observations, réserves et demandes pour chacun des 14 territoires d'intérêt métropolitain (TIM), à savoir :

- Paris ;
- Plaine-Saint-Denis ;
- le Grand Roissy ;
- du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil ;
- la vallée de la Marne ;
- Grand Orly, Seine-Amont et Plaine centrale du Val-de-Marne ;
- Melun Val-de-Seine – Sénart ;
- Montereau, Seine et Loing ;
- Centre Essonne- Seine-Orge ;
- Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay ;
- La Défense et la vallée de la Seine, du Val-de-Seine ;
- Confluence Seine – Oise ;
- la vallée aval de la Seine ;
- Vexin français, Oise Pays-de-France, vallée de Chevreuse et Gâtinais français,
- Bocage gâtinais, Brie et Deux-Morin.

3.2.10.3 En matière de développement économique

La CCI de région Paris Ile-de-France, représentant près de 800 000 entreprises et couvrant les huit départements Franciliens, contribuant à plus d'un quart du PIB national, disposant de 25 écoles (32 000 étudiants, 17 000 apprentis, 43 000 stagiaires), confirme son implication pleine et entière dans le développement de la région Ile-de-France à fort rayonnement international –avec en particulier le Grand Paris- dont la dynamique implique l'ensemble des acteurs, au premier rang desquels les entreprises.

Le projet du Grand Paris, dans ses dimensions urbaines et sociales, a bien été intégré à la vision de l'aménagement régional proposé dans le projet de SDRIF mais son ambition économique n'est toutefois pas retenue dans toute son ampleur.

Par ailleurs, l'ambition économique du projet de SDRIF n'est pas à la hauteur des défis que se doit de relever la région-capitale au XXIème siècle. Il se fonde sur une hypothèse de croissance de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5% avec une part de l'Ile-de-France dans l'emploi en France se maintenant à 23% d'ici à 2030.

Pour la CCI de région Paris Ile-de-France, cet objectif de création de valeur et d'emplois n'est pas à la hauteur des défis que doit relever l'Ile-de-France. La région-capitale doit porter une ambition économique forte à horizon 2030, en cohérence avec le projet Grand Paris basé sur

la création de 800 000 à 1 000 000 d'emplois au cours des 20 prochaines années et l'atteinte d'un rythme de croissance annuel du PIB de 3,5 à 4% d'ici 2030.

Pour la CCIP, l'approche retenue ne prend pas en compte le puissant renforcement du potentiel de la région Ile-de-France que peut induire la mise en œuvre du projet Grand Paris à travers :

- l'amélioration de la qualité et de la performance des infrastructures de transport et de communication ;
- l'accroissement de la qualification de la main d'œuvre via les investissements massifs dans la formation supérieure au sein des territoires stratégiques ;
- le renforcement des capacités d'innovation et de R&D via les investissements d'avenir et leur effet levier sur l'investissement privé dans ce domaine ;
- le développement des territoires induit par la mise œuvre des Contrats de développement territorial (CDT) et le rapprochement lieux de vie / pôles d'emploi via le Grand Paris Express notamment.

Des capacités foncières supplémentaires doivent être réservées pour le développement économique dans les territoires de projet en assouplissant certaines mesures de conditionnalité.

3.2.10.4 En matière de transports

Le réseau de transport en commun du « Grand Paris Express » et la poursuite de l'amélioration du réseau de transport en commun existant sont pris en compte dans le projet de SDRIF avec la réaffirmation par l'exécutif régional de demander la réalisation du réseau « Grand Paris Express » dans son ensemble (selon un calendrier initial défini dans le protocole Etat-Région du 26 janvier 2010 et le Schéma d'ensemble du 24 août 2011) et la mobilisation du financement de l'Etat pour la dotation au capital de la Société du Grand Paris.

Le projet du SDRIF prend également en compte :

- l'objectif de faire de la région-capitale un hub ferroviaire européen, favorisant selon les attentes de la CCIP l'attractivité du territoire en développant l'accès à la grande vitesse ferrée, notamment avec le projet de desserte ferroviaire CDG Express,
- les objectifs de développement d'une logistique plus efficace à l'échelle régionale, en préservant des sites logistiques, en cohérence avec les demandes formulées par la CCIP.

Bien que la place des trois aéroports Franciliens soit mise en évidence dans les orientations stratégiques, le projet du SDRIF inscrit le développement des plateformes aéroportuaires dans un contexte de réduction du trafic aérien, maillon essentiel de l'attractivité de l'Ile-de-France, sans compter l'impact sur l'activité fret. Par ailleurs, la CCIP s'oppose aux mesures de plafonnement des vols et d'interruption progressive du trafic aérien nocturne.

Le volet infrastructures routières de transport comporte des lacunes, notamment en termes d'inter modalité avec les transports ferroviaires. La CCIP insiste en particulier sur la prise en compte des logiques multimodales rail-route des futures gares du Grand Paris et des nœuds stratégiques.

La CCIP considère que les dispositions relatives à la réforme de la tarification des transports publics en Ile-de-France, l'augmentation du Versement Transport, la création d'une

redevance poids lourds, la création ou l'évolution de diverses instances régionales (STIF en SDIF, AOL, etc ...) ne relèvent pas du SDRIF.

3.2.10.5 En matière de logement

La volonté affichée d'adopter une politique ambitieuse en matière de construction de logement, conforme aux objectifs fixés par la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 (soit 70 000 logements par an) est partagée par la CCIP dès lors que les conditions d'aménagement et d'urbanisme permettent d'assurer une bonne articulation entre habitat/emploi/offre en transport et en équipement et services, gage de compétitivité et de qualité de vie.

Néanmoins, ces objectifs ne sont pas en concordance avec les réalités économiques de la métropole francilienne et les besoins de la population active et des jeunes. La CCIP considère notamment que :

- les dispositions relatives au foncier sont insuffisantes pour l'implantation et la croissance des activités et des logements liés à l'emploi ;
- l'Île-de-France doit être en mesure de loger convenablement ses salariés et se donner les moyens d'attirer de nouveaux talents qui comparent les salaires aussi bien que les conditions de vies inhérentes à leurs emplois ;
- le logement intermédiaire, élément clé de la croissance et de l'emploi, reste oublié des orientations et des prescriptions. A cet égard, l'objectif de 14 000 logements intermédiaires/ an évalué par le CESER pourrait être retenu.

3.2.10.6 En matière d'environnement

La prise en compte et la mesure de l'impact des mesures environnementales contenues dans le projet du SDRIF devront être confrontées aux contraintes et aux réalités économiques.

La question de la préservation des continuités écologiques est très présente dans le projet du SDRIF. On ne dispose cependant pas encore de l'ensemble des éléments, et notamment de la carte des « trames vertes et bleues », cette partie restant à ajuster en fonction des travaux en cours sur le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

La CCIP sera donc attentive à l'impact de cette trame sur les projets de développement du Grand Paris.

La CCIP estime par ailleurs que la prise en compte du risque inondation, risque naturel majeur en Ile-de-France peu mis en avant dans le projet, mérite d'être clairement identifié afin de proposer des politiques adaptées permettant un développement durable du territoire prenant en compte le risque existant.

3.2.10.7 En matière de dispositions réglementaires

La CCIP réaffirme l'urgence à disposer d'un cadre réglementaire cohérent et simplificateur permettant le développement de la région Ile-de-France et de ses territoires, à travers le lien de compatibilité qu'entretient le SDRIF avec les autres documents (SCoT, PLU, CDT ...) afin d'éviter les risques de contentieux (permis de construire) qui freinent le développement régional.

Les activités économiques ne peuvent être une variable d'ajustement en particulier à travers les choix règlementaires pour la mise en œuvre des objectifs de densification et d'ouverture limitée à l'urbanisation.

La CCIP demande que des mesures règlementaires, en réservant des capacités foncières supplémentaires, favorise sur l'ensemble du territoire le maintien d'un tissu économique diversifié contribuant au système productif francilien et à la diversité des emplois.

Le projet CDG Express, bien que soumis à étude, mérite d'être intégré à la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

D'une manière générale, la CCIP demande :

- une identification plus lisible des projets d'infrastructure de transport comme par exemple celle des tramways ;
- l'ajout sur la CDGT des projets de transport en commun et routiers manquants figurant en annexe, tels que la liaison ferroviaire Paris - Paris CDG, l'interconnexion de la Tangentielle ouest à Saint-Quentin-en-Yvelines, l'A104 ou encore l'aménagement du tronç commun autoroutier de l'A4 et de l'A104.

3.2.11 L'avis des Chambres d'agriculture

La Chambre régionale d'agriculture de la Région Ile-de-France a donné un avis non qualifié le 12 février 2013. A cet avis sont joints ceux des autres Chambres d'agriculture avec cinq annexes reprenant les différentes remarques évoquées lors de leurs consultations successives. Elles formulent des observations complémentaires tout en «approuvant les orientations générales allant dans le sens du développement durable et de la limitation de l'étalement urbain».

Elles mettent cependant en doute le chiffre avancé de 1 328 ha/an pour la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels rappelant que les emprises des infrastructures et la minoration du «poids» des pastilles (21 ha au lieu de 25 ha) ne sont pas comptées dans ce calcul qui, pour elles, serait de l'ordre de 2 000 ha par an.

En outre, elles précisent que le calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés doit se faire à la date du SDRIF 2008 (MOS 2008) et non à la date d'approbation du nouveau SDRIF afin que soient intégrés au calcul les espaces urbanisées depuis cette date, en particulier par la loi du 15 juin 2011.

Elles émettent des doutes quant aux règles prévues pour garantir les objectifs fixés en matière de gestion économe de l'espace d'autant que les objectifs assignés par l'Etat en matière de logements sociaux et de mesures fiscales risquent d'accentuer la consommation d'espace.

Elles déplorent donc vivement :

- que la consommation d'espaces agricoles reste au même niveau que dans le précédent SDRIF 1994, et donc s'éloigne des 50% de réduction prévue dans la loi de modernisation agricole du 27 juillet 2010,
- le manque de précision sur les extensions urbaines au détriment des surfaces agricoles,

- l'absence de consommation des espaces liés aux infrastructures de communication (40% pour la période passée) dans l'estimation annoncée,
- les mutualisations des capacités d'urbanisation, dans le cadre des intercommunalités, pouvant contribuer à la réduction des terres agricoles,
- l'absence de traduction réglementaire en matière d'activités et d'équipements de service comme pour l'habitat,
- l'absence de référence au dispositif OCEAN,
- le «flou» de l'implantation des «pastilles».

En conséquence, elles demandent :

- une clarification dans la méthode d'identification et de comptabilisation de la consommation des espaces agricoles ;
- une redéfinition de l'objectif de consommation de ces espaces ;
- une expression claire, dans les orientations réglementaires, de la possibilité de «glissement» des pastilles pour prendre en compte la réalité des espaces ;
- la consultation préalable de la CDCEA pour tous projets d'extension ou de création de zone d'activité afin de vérifier l'état de «remplissage» des zones existantes ;
- la limitation des espaces «paysagers» dans ces zones, très consommateurs de foncier ;
- la création d'un fond de compensation économique agricole pour tout projet ayant un impact significatif.

«Les résultats issus de l'observation de la consommation et d'OCEAN servent de garde-fou et permettent aux instances politiques un pilotage précis et réactif ».

Concernant la fonctionnalité des espaces agricoles, les Chambres d'agriculture sont d'accord sur le projet, novateur pour la place qu'il accorde à l'espace agricole en général, conforté par des orientations réglementaires, mais demandent la prise en compte de ces orientations dans les documents de niveau inférieur. Elles estiment que la biodiversité ne doit pas interdire l'implantation d'installations agricoles, ce qui irait à l'encontre de la fonctionnalité de ces espaces.

Elles soulignent que «la superposition de multiples Schémas (SRCE, SRCAE, SRE, PRAD, etc.) rend difficile la vision stratégique globale et qu'une réflexion est à mener entre l'Etat et la Région pour garantir une meilleure cohérence entre le DFR et ces différents Schémas.»

Concernant la représentation cartographique, les Chambres d'agriculture estiment que la CGDT est d'une lecture difficile et donc d'une interprétation aléatoire. Elles demandent donc:

- de revoir la gamme de couleurs (pastilles et espaces agricoles) ;
- de remplacer le pastillage par des à-plats ;
- de revoir les cercles de développement à proximité des gares (trop grands ou mal identifiés) ;
- de définir précisément les tracés des infrastructures en fonction de leur état d'avancement ;
- d'identifier clairement les espaces agricoles à maintenir tels que mentionnés dans l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme ;
- de corriger le tableau de l'évaluation environnementale sur la superficie réelle des espaces agricoles jugée à tort à 55%.

Concernant la prescriptivité du SDRIF, elles rappellent que le SDRIF doit rappeler clairement l'exigence pour les SCoT et PLU de réaliser une analyse fonctionnelle dans leur volet agricole et demandent que le SDRIF fixe une orientation claire en matière de délimitation des espaces agricoles par ces documents afin que les objectifs régionaux de consommation de ces espaces ne disparaissent pas.

Concernant les modifications apportées au Projet depuis l'arrêt du SDRI, elles s'étonnent de l'absence de prise en compte de certaines modifications évoquées lors du vote, notamment de positionnement de « pastilles », regrettent la prise en compte de l'amendement voté pour l'implantation du centre d'entraînement du PSG dans un espace à vocation agricole et demandent la recherche d'un autre site, moins consommateur d'espace.

Elles dénoncent le manque de concordance entre le discours et les faits concernant la limitation de consommation des espaces agricoles et de fonctionnalité de ces espaces et « refusent que l'agriculture soit la variable d'ajustement de l'aménagement du territoire.

En conclusion, si les objectifs affichés, en particulier de limitation de l'étalement urbain, ce qui va dans le sens de la préservation des espaces agricoles, les dispositions ne sont pas suffisamment claires pour garantir qu'ils pourront être atteints.

Elles formulent donc un avis réservé sur le projet avec 6 demandes précises :

- clarifier les objectifs ;
- améliorer la lisibilité de la cartographie ;
- revoir les dispositions contradictoires aux objectifs recherchés ;
- renforcer le caractère prescriptifs des SCoT et PLU ;
- préciser le rôle d'OCEAN ;
- étendre et renforcer le rôle des CDCEA, notamment pour les zones d'activité ou logistiques.

Concernant le projet du centre d'entraînement du PSG, la Chambre régionale d'agriculture de la Région Ile-de-France fait part de son refus de toute emprise sur l'espace agricole de Poissy ainsi que sur les terres exploitées de Montigny-le-Bretonneux.

3.2.12 L'avis des Chambres de métiers et d'artisanat

La Chambre régionale des métiers et de l'artisanat (CRMA) a donné un avis non qualifié le 14 février 2013.

L'avis de la CRMA présente sous forme de tableaux la portée du SDRIF sur le développement de l'artisanat.

3.2.12.1 En matière de développement économique

La CRMA et les CMA regrettent vivement que le projet de SDRIF prenne peu en considération le secteur de l'artisanat comme une composante à part entière de l'économie francilienne : important dans tous les territoires, avec des déclinaisons différentes adaptées selon les habitants, l'artisanat permet un équilibre territorial de l'économie et représente un vivier d'emplois non délocalisables dans un contexte de crise et participe à la richesse nationale (notamment par l'export et les métiers d'art).

La CRMA et les CMA estiment que la qualité de vie, de travail, de loisirs des Franciliens passe inévitablement par l'artisanat:

- l'artisanat est indispensable aux entreprises de production (industries, PMEPMI) qui font appel à des entreprises artisanales (TPE) sous traitantes ;
- toutes les entreprises sollicitent chaque jour l'artisanat pour différentes prestations et services (bâtiment, imprimerie, transports et entreposage, nettoyage, réparation, etc.) ;
- si les entreprises artisanales sont en majorité des entreprises individuelles, la diversité des métiers artisanaux ne les empêche pas de travailler ensemble par secteurs (bâtiment, haute couture...) et de créer des synergies par filières.

La CRMA et les CMA demandent à la Région -disposant de la compétence du développement économique- de permettre le maintien des artisans existants, et de faciliter l'installation de nouveaux artisans grâce à une juste prise en compte dans le SDRIF.

3.2.12.2 En matière d'aménagement

Les pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle n'indiquent pas la proportion d'urbanisation réservée à la vocation d'habitation ou d'activités économiques, même s'il semblerait que la Vallée de la Seine serait prête à privilégier un développement des activités économiques associées au fleuve (notamment via les Ports d'Achères et de Limay).

Il serait intéressant d'ajouter le pôle d'Orly-Rungis et de favoriser le maintien des activités productives sur le territoire du Grand Orly,

La CRMA et les CMA sont favorables à la limitation de l'étalement urbain et à la restructuration des zones d'activités existantes. La réflexion sur l'implantation d'une zone d'activités doit se faire au niveau intercommunal dans une cohérence d'ensemble des enjeux et fonctions en présence.

La CRMA et les CMA présentent des exemples d'actions de création d'immobilier pour entreprises en milieu rural et urbain, de réhabilitation de tissus ou de bâtiments mutables, de réhabilitation du bâti agricole obsolète pour l'agriculture et l'habitation, d'association des activités artisanales à d'autres activités.

La priorité première reste la production d'une offre de locaux adaptée à la réalité des besoins des entreprises artisanales. Elles insistent sur la nécessité de sauvegarder également le tissu productif en préservant la destination artisanale tant en zone économique qu'en tissu urbain dense dans le cadre d'une restructuration des zones d'activités déjà existantes.

Les nouvelles lignes de transport métropolitain vont profondément modifier la relation entre La Défense et les territoires nouvellement desservis qui vont tomber dans l'orbite du quartier d'affaires : une nouvelle dynamique immobilière va s'enclencher, notamment avec la construction de nouveaux programmes de bureaux et de logements. Les ateliers artisanaux (hors artisanat de vitrine) risquent de ne pas faire partie des priorités des promoteurs immobiliers dans ces territoires. Or il existe un tissu artisanal très riche dans le Nord des Hauts-de-Seine qui mérite d'être préservé et développé. Il est nécessaire de protéger les sites artisanaux existants par le maintien ou la création de zonages spécifiques « artisanat et petite industrie » et d'intégrer dans les programmes immobiliers des surfaces réservées aux activités artisanales (notamment de production et du bâtiment).

Dans le secteur de Val-de-Fontenay, il serait pertinent qu'au-delà du développement d'une nouvelle offre résidentielle, une offre en immobilier d'entreprise, spécifiquement dédiée aux artisans, puisse voir le jour.

Dans le cadre de la mise en place du projet de recherche et d'activité sur la Ville Durable de la Cité Descartes, il serait utile de mettre en avant le secteur du bâtiment et plus particulièrement la filière de l'éco-construction, l'enjeu étant de former et de favoriser la montée en compétence des actifs de l'artisanat pour répondre, entre autres, aux nouvelles exigences règlementaires

La CRMA et les CMA proposent l'aménagement d'aires de livraison dans le domaine privé des activités nécessitant des livraisons régulières et en quantité importante (bureaux, grande et moyenne surface, etc) afin d'éviter des manœuvres de chargement/déchargement gênant la circulation et de libérer des places de livraison en surface à destination de l'artisanat et du petit commerce. Le SDRIF aurait pu instaurer une obligation en matière de réalisation d'aires de livraison que les PLU locaux auraient ensuite appliqué.

3.2.12.3 En matière de transports

La CRMA et les CMA prônent une politique de déplacements équilibrée entre modes de transports collectifs et individuels.

La CRMA et les CMA émettent des craintes quant au phasage, à la réalisation et au financement du projet du Grand Paris Express : pour des raisons techniques et financières, le calendrier et le coût sont encore des éléments incertains ; l'évaluation du projet à 30 milliards d'euros, au lieu des 20,5 milliards, entraînera soit une hausse de la contribution de l'Etat et des collectivités territoriales, soit un achèvement retardé pour 2040 au lieu de 2025, soit une réalisation segmentée dans le temps avec des tronçons prioritaires et d'autres qui attendront ; dans ce cas, il faudra veiller à la réalisation effective des tronçons moins prioritaires.

La CRMA et les CMA souhaitent que les entreprises artisanales ne soient pas impactées par une augmentation de la participation des entreprises au financement du réseau « Grand Paris Express »). ces entreprises ayant déjà subi pour nombre d'entre elles une forte augmentation du montant de leur cotisation foncière des entreprises (CFE) et ne bénéficiant pas du crédit d'impôt « compétitivité » pour la moitié d'entre elles n'employant pas de salarié.

L'augmentation du prix du foncier conduit les artisans à s'implanter loin du centre, ce qui génère des flux supplémentaires de déplacements et augmente leur durée notamment sur les itinéraires subissant des réductions de capacité et les contraintes liées aux travaux de construction du réseau et des gares du Grand Paris Express

La CRMA et les CMA se positionnent en faveur du développement des transports en commun en site propre à la condition que l'intégration urbaine de ces infrastructures prenne en compte les nécessités de tous les usagers de la voie publique, y compris les artisans.

Le SDRIF prévoit de requalifier une grande partie du réseau principal en boulevard urbain, en réduisant la place dévolue à la voiture individuelle. Ceci ne pourra être envisagé qu'à la suite de l'achèvement et de la mise en service d'un nouvel équipement de transport.

Les artisans soulignent de nombreuses difficultés de circulation (notamment sur l'A86 à l'Est, entre Nogent-sur-Marne et Joinville-le-Pont, sur certains tronçons de voies rapides), Ils sont favorables au prolongement de l'A104 entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

Compte tenu de la perspective d'augmentation de la population et des emplois en Seine-et-Marne face à la saturation des réseaux routiers et des transports, la CMA souligne les difficultés des liaisons routières entre le Nord et le Sud du département et souhaite le dédoublement de la RN36 (de Melun à Meaux), d'une part, et le renforcement des liaisons en transports en commun entre les grands pôles de Seine-et-Marne (Sénart-Melun, Meaux, Marne-la-Vallée et Roissy) , d'autre part.

L'amélioration de l'accessibilité métropolitaine et de la desserte locale nécessite l'accroissement de l'utilisation de la Seine et l'aménagement de nouvelles zones de franchissement à son niveau.

La liste des projets de transports en commun pourrait être accompagnée d'une carte.

3.2.12.4 En matière d'environnement

La CRMA et les CMA proposent de :

- garantir l'accès homogène aux entreprises artisanales notamment dans le secteur du bâtiment à un réseau équilibré de déchetteries en Petite Couronne ;
- développer la filière de l'éco-construction avec les activités de sous-traitance dans le secteur du bâtiment, répondant aux nouveaux défis énergétiques actuels.

3.2.12.5 En matière de dispositions réglementaires

La CRMA et les CMA proposent d'inscrire les nouvelles gares du Grand Paris Express dans des périmètres de sauvegarde du Commerce et de l'Artisanat de proximité des communes disposant de cet outil juridique garantissant une relative protection de la présence artisanale au service de tous.

La lecture de la Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) apparaît difficile à comprendre aussi bien pour des professionnels de l'aménagement que pour le Francilien.

Améliorer la lisibilité de celle-ci faciliterait sa traduction réglementaire et son appropriation par tous les acteurs franciliens dans leur diversité

3.2.12.6 En matière de gouvernance

L'urbanisme commercial conditionne la sauvegarde de la mixité des fonctions urbaines. Pour la régulation du développement commercial, les chambres consulaires ne participent plus aux Commissions départementales d'équipement commercial (CDEC). Le Document d'Aménagement Commercial (DAC), volet commercial du SCoT instauré par la loi LME de 2008, permet de considérer l'intégration des grands équipements commerciaux dans les aspects urbanistiques et environnementaux. Une concertation à l'échelle intercommunale est donc nécessaire pour ne pas rompre les équilibres parfois fragiles existants ; aussi, il convient de dépasser le seul cadre communal compétent pour l'implantation ou l'agrandissement de surfaces commerciales inférieures à 1000 m².

Le SDRIF pourrait prévoir comme à Lyon l'établissement d'un Schéma régional de développement commercial pour l'aménagement commercial à cette échelle.

En lien avec les futurs espaces construits, la CRMA et les CMA affirment la nécessité d'étudier les modalités juridiques d'inscription des structures représentatives de l'artisanat dans les organes de planification, de décision et de gestion de l'aménagement, dès lors que la question de l'activité économique artisanale commerciale est présente.

3.3 L'avis de l'Autorité environnementale (Ae)

Synthèse de l'avis

Au vu de la situation actuelle de l'urbanisation et de l'aménagement de l'espace en Ile-de-France, et des projets relatifs aux réseaux de transport et à l'amélioration de l'habitat, les principaux enjeux environnementaux du SDRIF sont pour l'Ae les suivants :

- concilier le développement urbain résultant d'objectifs ambitieux (réalisation du réseau de transport du Grand Paris Express (GPE), construction de 70 000 logements nouveaux par an), avec la maîtrise des impacts environnementaux d'une ville qui s'étend (restriction des zones rurales et naturelles et impacts sur la biodiversité, consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre), et l'amélioration de la qualité du cadre de vie d'une ville qui se densifie (pollutions, bruit, îlots de chaleur, ...)
- prendre en compte certaines caractéristiques environnementales structurelles de l'agglomération, notamment le risque d'inondation, les pollutions, les pressions sur les ressources naturelles rares dont l'eau et les granulats.

Les acteurs publics ou privés intervenant dans l'organisation urbaine sont nombreux, et le SDRIF n'est que l'un des multiples documents cadrant leur action : l'Ae s'est attachée à analyser les domaines qui relevaient de ce seul Schéma. Elle souligne cependant la nécessité d'assurer la cohérence de l'action conjointe de la Région et de l'Etat dans la mise en œuvre du SDRIF, et notamment dans sa prise en compte par les documents d'urbanisme locaux.

Sur la forme, les documents soumis à l'avis de l'Ae sont clairs et lisibles. La vision stratégique qui s'en dégage et les actions résultant du Schéma sont aisément compréhensibles. L'Ae recommande cependant d'en améliorer la présentation sur quelques points, pour faciliter la bonne information du public non spécialisé :

- reprendre le résumé non technique, pour en faire une réelle synthèse des problèmes posés et des solutions envisagées, ce qu'il n'est pas actuellement ;
- développer l'argumentation et les conséquences de certaines options, concernant notamment la localisation des extensions urbaines, et les effets du réseau de transport sur la densité urbaine, dans les différents secteurs géographiques de la région.

Sur le fond, l'analyse des différentes thématiques environnementales du projet de Schéma conduit à des solutions qui paraissent adaptées. Certaines dispositions, notamment les orientations relatives à la préservation des continuités écologiques et à la maîtrise des incidences sur le réseau Natura 2000, ainsi que les conditions préalables à l'ouverture de nouvelles extensions urbaines et la maîtrise des fronts d'urbanisation constituent des avancées significatives, en matière d'équilibre entre la ville et la nature. Les enjeux hydrauliques, les questions relatives aux pollutions, au bruit et à la gestion des ressources naturelles (notamment les granulats) sont globalement bien prises en compte, même si les

hypothèses d'extension de l'urbanisation retenues dans le SDRIF en font des questions très sensibles, nécessitant un dispositif de suivi rigoureux des actions menées et de leurs impacts.

Mais l'Ae observe pourtant que les préconisations du projet conduiront à une régression des territoires ruraux et naturels de l'ordre de 1 800 ha/an, proche de la tendance moyenne des dernières décennies, même si la densité de logements dans les extensions urbaines est plus forte et si l'ouverture de ces extensions nouvelles apparaît mieux maîtrisée. Ce rythme représente une consommation nette de 0,2% par an du capital actuel, non renouvelable, d'espaces agricoles, forestiers ou naturels. Il s'accompagnera très probablement, sous l'effet de l'éloignement des nouveaux logements par rapport au centre de l'agglomération et des besoins de mobilité correspondants, d'une contribution de l'urbanisme à l'évolution des émissions de gaz à effet de serre dans la région très éloignée de la division par quatre entre 1990 et 2050, retenue comme objectif national.

Ce constat sur l'empreinte environnementale de l'extension urbaine en matière d'espaces naturels et de climat conduit à s'interroger sur la notion même de « durabilité » du développement de l'Ile-de-France, évoquée dans la loi. Il s'agit pour l'Ae, à partir d'objectifs de développement des logements, des emplois et des infrastructures de transport sur lesquels elle n'a pas de légitimité à se prononcer, d'apprécier si le scénario de mise en œuvre qu'en décrit le SDRIF est réellement optimisé au regard d'un patrimoine environnemental non renouvelable, et s'il est suffisamment robuste au regard des incertitudes sociales, économiques et financières propres à toute anticipation de long terme. Commune à toutes les grandes agglomérations du monde (et souvent bien plus préoccupante qu'à Paris), cette interrogation dépasse le cadre du SDRIF et le champ d'action des seuls responsables de sa mise en œuvre.

L'Ae recommande donc à l'Etat et à toutes les collectivités concernées par l'aménagement de l'Ile-de-France, au vu des interrogations suscitées par l'empreinte environnementale du modèle de développement urbain actuel de la région, de faire de la réduction de cette empreinte une priorité explicite de rang élevé, justifiant des actions conjointes déterminées.

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), élaboré par le Conseil régional. Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale, et la prise en compte des enjeux environnementaux par le projet.

L'Ae a estimé utile, pour la bonne information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder ces deux analyses par une présentation de l'historique et du contexte général d'élaboration du SDRIF : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Ae, qui seront soumis à l'enquête publique, et des renseignements recueillis par les rapporteurs. Un rappel du cadre procédural dans lequel s'inscrit le SDRIF est également fourni, toujours pour la complète information du public.

1 Contexte de préparation du projet de SDRIF et enjeux environnementaux

1.1 Contexte

1.1.1 Le cadre législatif et réglementaire

L'objet du SDRIF est défini par l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme. Selon ce texte, « le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ».

Il est soumis à évaluation environnementale en application de l'article L.121-10 du Code de l'urbanisme. Le contenu du rapport d'évaluation environnementale du SDRIF est défini par l'article R 141-1 du même Code.

Selon ces dispositions, le rapport :

- présente « les objectifs du Schéma et (...) son articulation avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes (...) avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération » ;
- analyse « l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution » ;
- analyse « les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du Schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par son adoption sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement » ;
- expose les motifs pour lesquels le Schéma a été retenu au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement... et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
- présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables de la mise en œuvre du Schéma sur l'environnement et rappelle que le Schéma fera l'objet d'une analyse des résultats au plus tard au bout de 10 ans ;
- comporte un résumé non technique.

1.1.2 Les circonstances de la révision du SDRIF

Le SDRIF actuellement en vigueur a été approuvé par décret en Conseil d'Etat du 26 avril 1994. Une procédure de révision, ouverte par décret du 31 août 2005, a conduit à un projet de nouveau Schéma, adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008. Ce projet n'a finalement pas été approuvé, le projet de décret soumis au Conseil d'Etat à cet effet ayant fait l'objet de la part de ce dernier de réserves de fond touchant principalement à l'insuffisante prise en compte des évolutions législatives survenues pendant la période de révision.

Le projet n'avait en effet pas pu intégrer :

- la loi du 3 août 2009 dite « Grenelle 1 », notamment en ce qu'elle assigne aux collectivités publiques des objectifs en matière de lutte contre le changement

- climatique, les orientations en matière de transports, de densification et de localisation de l'urbanisation ayant en ce domaine un impact significatif ;
- la loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 », notamment :
 - o en ce qu'elle donne des possibilités nouvelles d'encadrement des SCOT et des PLU en matière de planchers de densification ou d'objectifs de mixité sociale,
 - o en ce qu'elle crée de nouveaux instruments de protection ou de planification dont l'articulation avec le SDRIF est définie de façon variable : le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) que le SDRIF doit « prendre en compte », le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et le Schéma régional de l'éolien qui lui est annexé, dont le SDRIF devra tenir compte, ainsi que le Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) avec lequel le SDRIF doit être compatible ;
 - la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, notamment :
 - o en ce qu'elle prévoit la réalisation d'un réseau de transport dit du Grand Paris, alors que le projet de SDRIF 2008 était fondé sur un réseau différent dit « Arc Express »,
 - o en ce qu'elle comporte des objectifs de construction de logements en Ile-de-France différents : 70 000 par an d'après l'article 1 de la loi relative au Grand Paris (l'article 23 de la même loi ayant prévu une « territorialisation de l'offre de logements » par territoire), 60 000 par an pour le SDRIF 2008.

Cette loi prévoit par ailleurs l'élaboration de Contrats de développements territoriaux (CDT), définissant des objectifs et priorités dans de nombreux domaines intéressant le SDRIF : urbanisme, logement, transport, lutte contre l'étalement urbain, équipement commercial, protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et ressources naturelles.

L'Autorité environnementale, dont l'avis avait été sollicité conformément à la réglementation, avait émis un avis « réservé » sur ce projet de SDRIF 2008, en relevant :

- le manque d'indicateurs quantifiés,
- le manque de justification de certains choix au regard des quatre enjeux environnementaux définis dans l'état initial (consommation d'espaces ouverts, changement climatique et vulnérabilité des populations, préservation et valorisation des ressources naturelles, qualité du cadre de vie),
- des problèmes de cohérence externe, notamment vis-à-vis des prescriptions du SDAGE,
- un risque de contradiction interne entre les objectifs de construction de logements, dans un scénario de densification reposant sur des hypothèses fragiles, et les objectifs de protection des espaces et des ressources naturelles. Conformément aux prescriptions de la loi sur le Grand Paris, la Région a alors engagé l'élaboration d'un nouveau projet de révision du SDRIF. C'est ce projet qui est soumis à avis de l'Ae, avant une enquête publique prévue au printemps 2013.

1.2 Présentation du SDRIF

Les documents soumis à l'Ae, constituant le projet de dossier d'enquête publique, comprennent :

- un fascicule « Vision régionale » (76 pages) ;
- un fascicule « Défis, projet spatial régional et objectif » (230 pages) ;

- un fascicule « Orientations règlementaires et Carte de destination générale des différentes parties du territoire » (56 pages + 2 cartes);
- un fascicule « Evaluation environnementale » (230 pages) ;
- un fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » (96 pages).

1.3 Procédures

Les documents soumis à avis de l'Ae sont le projet de SDRIF et son rapport d'évaluation environnementale, établis en application des articles L 141-1 et R 141-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Un cadrage préalable de l'évaluation environnementale ayant été demandé par le Conseil régional d'Ile-de-France, conformément à la possibilité offerte par l'article L 121-12 du Code de l'urbanisme, ce cadrage a été fourni par l'Ae le 28 mars 2012. Certaines références aux recommandations de ce cadrage seront citées dans l'analyse du rapport environnemental, au chapitre 2 ci-après.

Le présent projet de SDRIF a été arrêté par le Conseil régional d'Ile-de-France par délibération en date du 25 octobre 2012.

Il doit ensuite être soumis aux Conseils généraux des départements d'Ile-de-France, au CESER, aux Chambres consulaires : ces consultations sont en cours, à la date du présent avis.

Il doit être soumis à l'avis de l'Ae, portant sur la qualité du rapport d'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement : tel est l'objet du présent avis. Le dossier d'enquête publique comprendra ces différents avis. Le projet éventuellement ajusté au vu de ces démarches sera approuvé par décret en Conseil d'Etat.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Selon la présentation du SDRIF, les trois grands défis de la mondialisation économique et culturelle, de la croissance urbaine et des mutations environnementales auxquelles sont confrontées toutes les grandes métropoles ont conduit la Région à identifier pour l'Ile-de-France une dizaine de grands enjeux (dynamisme démographique, réduction des fractures territoriales, accès au logement et aux services publics, etc.) puis à un projet articulé autour de trois piliers : « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». Ce projet est ensuite décliné en objectifs plus opérationnels.

Cette présentation est cohérente avec les débats qui ont accompagné le vote du projet de révision de 2008, puis la mise en œuvre de la loi sur le Grand Paris, et la présentation faite par la Région à l'Ae lors de sa demande de cadrage préalable. L'Ae identifie dans son champ de compétence deux types d'enjeux environnementaux principaux :

- la mise en cohérence d'objectifs globaux ambitieux, susceptibles de donner lieu à des conflits de priorité. Il s'agit en effet :
 - o d'atteindre les objectifs de construction de 70 000 logements et de création de 28 000 emplois par an pendant la durée du SDRIF,
 - o de développer les réseaux de transport collectif, et en particulier l'implantation du réseau « Grand Paris Express » (GPE) et de ses gares,
 - o de limiter la consommation et la fragmentation des espaces agricoles, boisés ou naturels, indispensables aux équilibres écologiques et sociaux de la région,

- o et de limiter pour ses habitants les impacts environnementaux négatifs d'une ville dense : pollutions, bruit, îlots de chaleur.
- des enjeux environnementaux thématiques :
 - o le maintien ou la restauration des continuités écologiques, dans la Trame verte et bleue et le Schéma régional de cohérence écologique,
 - o l'absence d'incidences dommageables significatives sur le réseau Natura 2000,
 - o les politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatique : limitation des émissions de gaz à effet de serre, des « îlots de chaleur », etc.,
 - o les risques d'inondation,
 - o l'exploitation maîtrisée de la ressource en granulats nécessaire à l'activité du bâtiment et des travaux publics.

C'est au vu de ces critères principaux que l'Ae a analysé la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux par le SDRIF.

2 Analyse de l'évaluation environnementale, et de la prise en compte des enjeux environnementaux par le SDRIF

L'Ae a analysé dans le présent avis les éléments pertinents à l'échelle globale du SDRIF, renvoyant à l'évaluation d'autres plans et programmes (SCOT, PLU) ou aux évaluations de projets (ZAC, projets d'infrastructures) les analyses plus ponctuelles. Elle observe cependant que certains éléments, tels que par exemple la prise en compte des décisions ponctuelles déjà prises dans le cadre des documents d'urbanisme locaux ou de projets particuliers, interfèrent avec la définition des orientations du SDRIF telles qu'elles sont traduites sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire : **l'Ae recommande une vérification de cohérence entre la carte de destination générale des territoires et les décisions d'aménagement ou d'urbanisme déjà prises avant l'approbation du SDRIF.**

2.1 Présentation des objectifs du SDRIF et de son articulation avec d'autres plans ou programmes

Le SDRIF se fixe trois grands objectifs (Cf. le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs ») :

- améliorer la vie quotidienne des Franciliens (construction de 70 000 logements par an et amélioration du parc existant ; création de 28 000 emplois par an et amélioration de la mixité habitat/emploi ; garantie de l'accès à des équipements et des services publics de qualité ; conception des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile ; amélioration de l'espace urbain et de son environnement naturel) ;
- consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France (refondation du dynamisme économique francilien ; un système de transport porteur d'attractivité ; valorisation des équipements attractifs ; gestion durable de l'écosystème naturel et renforcement de la robustesse de l'Ile-de-France) ;
- garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action tant régionale que locale, et concentrer des moyens pour répondre au projet spatial, sur 14 Territoires d'intérêt métropolitains (TIM).

Le Code de l'urbanisme et le Code de l'environnement articulent le SDRIF avec certains documents de planification, selon des modalités variables.

Le Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) n'étant pas adopté, le SDRIF devra, le cas échéant, être rendu compatible avec lui dans les trois ans après son adoption.

L'évaluation environnementale établit (page 40) la compatibilité du SDRIF avec le Schéma de service collectifs sur les espaces naturels et ruraux (SSCENR), sans mentionner la compatibilité avec les autres Schémas de service collectifs (SSC) affectant les sols, approuvés par le décret 2002-560 du 18 avril 2002 et non abrogés (cas des SSC transports de voyageurs et transports de marchandises). Compte tenu de l'objet et du contenu respectifs du SDRIF et des autres SSC non analysés, l'Ae considère que l'insuffisance de l'évaluation environnementale dans les domaines de l'enseignement supérieur et de la recherche, l'énergie, des sports et des équipements culturels, pour leurs aspects affectant l'aménagement du territoire, n'est pas rédhibitoire.

La compatibilité avec les Chartes des Parcs naturels régionaux (PNR) fait l'objet d'une analyse par PNR (EE pp 33-35) et conclut à la compatibilité du SDRIF, tout en identifiant clairement les points de vigilance qui devront présider à la mise en œuvre de quelques secteurs d'urbanisation préférentielle sur le territoire de ces PNR.

Le SDRIF prend en compte à la fois l'enjeu des continuités écologiques pour la préservation de la biodiversité, et l'enjeu de la compatibilité du projet de SDRIF avec le projet de Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui a été élaboré en parallèle. Le SRCE n'étant pas encore adopté, la question de la compatibilité ne pourra être formellement appréciée qu'ultérieurement, mais la méthode de travail retenue et l'évaluation environnementale du SDRIF laissent a priori augurer de cette compatibilité.

Par ailleurs le SDRIF s'imposera au plan des déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF, dont la révision a été lancée en décembre 2007), aux Schémas de cohérence territoriale (SCoT), et en l'absence de SCoT directement aux plans locaux d'urbanisme (PLU), plans d'occupation des sols (POS) et cartes communales.

L'évaluation environnementale du SDRIF s'intéresse également à juste titre à sa cohérence avec des documents qui ne sont cependant pas dans un rapport direct de compatibilité juridique, mais qui interfèrent nécessairement avec certaines options du SDRIF : le Schéma régional Climat-Air-Energie (SRCAE, dont l'élaboration a été menée en parallèle avec celle du SDRIF) et le Schéma directeur de gestion et d'aménagement des eaux (SDAGE) Seine-Normandie.

2.2 Analyse de l'état initial, de son évolution tendancielle, et des impacts environnementaux prévisibles du SDRIF

Le chapitre 4 du rapport d'évaluation environnementale (EE p 61 à 174) présente l'état initial de l'environnement de la région, structuré en 4 chapitres : le climat (notamment l'aspect spécifique aux grandes agglomérations des îlots de chaleur), les paysages et espaces ouverts, les ressources naturelles et patrimoniales à préserver, le cadre de vie.

L'Ae observe que conformément à une possibilité envisagée par la Région dans sa demande de cadrage préalable, et à laquelle l'Ae n'avait pas émis d'objection sous réserve que tous les thèmes prescrits soient traités, le plan de l'évaluation diffère de celui défini par l'article R 141-1 du Code de l'urbanisme, puisque certains objectifs (notamment en matière d'extension urbaine) et les incidences notables prévisibles du projet de SDRIF sont traités

avec l'état des lieux et non dans les chapitres suivants relatifs aux choix effectués et aux mesures environnementales. On notera en préalable que le scénario de référence « hors SDRIF » servant de base pour évaluer les effets du SDRIF est défini (EE p 58) à partir de l'état initial comme « une poursuite simple des tendances observées au cours des deux dernières décennies ». Selon la présentation qui en est faite, ce scénario de référence n'intègre pas les évolutions du contexte législatif depuis 2008 et en particulier la loi et les décrets relatifs au Grand Paris, qui sont considérés comme « difficilement dissociables du SDRIF, qui constitue une condition majeure de (leur) mise en œuvre ».

Dans son avis du 28 mars 2012 relatif au cadrage préalable du SDRIF, l'Ae avait recommandé de mettre en évidence les tendances significatives des évolutions constatées au cours des dernières années, dans des domaines à fort enjeu pour le SDRIF. Cette présentation est en effet nécessaire à la bonne compréhension des inflexions de tendances que le SDRIF cherche à impulser. L'état des lieux présenté étant très complet, l'Ae se limite ci-après aux thèmes les plus sensibles au regard des enjeux environnementaux.

2.2.1 La population, les logements et l'extension de l'espace urbanisé

Cette question est traitée en détail (EE p 76 à 89). Y sont distinguées quatre grandes entités : le cœur de métropole, la Ceinture verte, l'espace rural, et les vallées fluviales et coulées vertes reliant entre elles les trois précédentes. Les surfaces et populations respectives actuelles de ces entités ne sont pas indiquées, ce qui ne facilite pas les analyses de tendances d'évolution comparées.

Le rapport d'évaluation fait apparaître (EE p 78 à 81) les tendances suivantes, depuis 1990 :

- une « croissance urbaine par artificialisation des espaces agricoles boisés et naturels » au rythme moyen de 2 375 ha/an (dont 1 680 ha/an de terres agricoles) sur vingt ans. une « urbanisation au sens strict » au rythme de 1 600 ha/an de 1990 à 1999, puis de 1 000 ha/an de 2000 à 2008, à comparer à un rythme prévisionnel de 1750 ha/an inscrit au SDRIF de 1994. Il est observé (EE p 80) que « ces bons résultats sont cependant obtenus pour des niveaux de construction et de développement de l'emploi bien en deçà des perspectives envisagées par le SDRIF de 1994 » (environ 50 %) : la densité (calculée en nombre cumulé d'habitants et d'emplois par hectare d'espace urbanisé) a ainsi diminué de 94,7 à 91,8 entre 1990 et 2008, malgré une légère reprise depuis 1999.
- une répartition très inégalitaire de cette extension des « espaces urbanisés » (EE p 81), la Ceinture verte en absorbant plus de la moitié, avec une extension de l'espace urbanisé dans cette Ceinture verte de l'ordre de 1 % par an depuis 30 ans.

Le rapport relève que l'urbanisation s'est développée de préférence en tache d'huile aux limites des espaces déjà urbanisés, ou dans les bourgs et villages qui étaient censés ne connaître qu'un développement modéré, et non dans les zones d'urbanisation prévues. Il impute ce mauvais résultat à une trop grande rigidité du SDRIF de 1994 (notamment par « l'obligation d'ouvrir à l'urbanisation à des échéances données de nouveaux espaces quasiment délimités par le SDRIF », une insuffisante articulation entre « la conception centralisée du SDRIF de 1994 et la pratique décentralisée de l'aménagement », une « articulation inégale avec les plans et schémas sectoriels » et une « faiblesse du dispositif de mise en œuvre »).

Dans le projet de SDRIF 2013, le rythme maximal d'extension des espaces urbanisés²⁰ est fixé pour la période 2008-2030 à 29 225 ha, soit 1 328 ha/an. La Ceinture verte représente 64 % de ce total (EE p 85).

Ce potentiel d'extension de 29 225 ha se répartit en :

- environ 4 000 ha concernant des espaces déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux ;
- 17 475 ha cartographiés sous forme de « pastilles » d'urbanisation préférentielle et conditionnelle (810 pastilles, comptées pour 21,6 ha chacune en moyenne) où il est prévu une densité de 35 logements à l'hectare ;
- environ 7 750 ha, non cartographiés en pastilles, portant sur une « extension modérée des bourgs villages et hameaux disposant d'une extension urbaine possible de l'ordre de 5% » pour 3 300 ha et des « secteurs de développement à proximité des gares », disposant aussi d'une extension possible de 5 % dans un rayon de 2 km autour des gares, pour 4 450 ha.

La comparaison des tendances passées et des dispositions du projet de SDRIF appelle de la part de l'Ae plusieurs remarques :

- non compris les surfaces nécessaires aux infrastructures, ces espaces en extension urbaine permettraient selon les évaluations issues des données fournies (EE p 81) de localiser entre 26 000 logements (à la densité de 20 logements/ha) et 46 000 logements par an (à 35 logements/ha), dont 4 000 à 7 000 à proximité des gares. Compte tenu des surfaces nécessaires aux emplois, et même avec des densités de construction élevées, les chiffres annoncés permettent de localiser entre le tiers et la moitié des 70 000 logements par an retenus comme objectif. Le solde doit donc nécessairement relever d'opérations de rénovation urbaine avec densification, sans extension de surface urbanisée. Ces chiffres paraissent, à première vue, cohérents avec le constat de la répartition passée entre densification et extension urbaine (EE p 83 et 84) ;
- le projet de SDRIF répond pour partie, mais pour partie seulement, aux interrogations relatives aux raisons qui ont conduit à ne pas atteindre les objectifs du SDRIF de 1994 :
 - o la prise en compte des surfaces déjà ouvertes à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme et la distinction entre les secteurs d'urbanisation « préférentielle » et « conditionnelle » devraient conduire à limiter l'ouverture de surfaces constructibles nouvelles à ce qui est nécessaire, et après constat de l'existence d'une desserte en transport public. **L'Ae rappelle ici la recommandation faite ci-dessus en introduction au chapitre 2, sur la nécessité de vérifier la bonne prise en compte dans les dispositions du SDRIF, et notamment dans la carte de destination générale des territoires, des décisions d'ouverture à l'urbanisation déjà prises. Elle recommande d'explicitier dans les orientations réglementaires les modalités pratiques de prise en compte des décisions antérieures autorisant une urbanisation non encore mise en œuvre ;**
 - o le dispositif décrit dans le document de « propositions pour la mise en œuvre » est plus précis, le SDRIF proposant une répartition du potentiel maximal d'extension urbaine par secteurs et des ratios d'équilibre entre création de logement et d'emplois par secteur. Il décrit par ailleurs les outils opérationnels susceptibles d'être utilisés pour atteindre ces objectifs ;

- en revanche, la liberté des collectivités locales dans leur document d'urbanisme (sous réserve de respecter les dispositions opposables du SDRIF) subsiste bien entendu, et fait peser sur toutes ces prévisions une incertitude dont on ne peut faire grief à la Région ;
- enfin, les données du projet de SDRIF ne permettent pas de déterminer si le développement des réseaux de transport nouveaux va conduire à augmenter la distance moyenne domicile-travail des Franciliens, notamment par l'urbanisation de secteurs de la périphérie lointaine, ou va au contraire favoriser la concentration de la population dans le cœur de l'agglomération et sa 1ère couronne. Les études menées par la Société du Grand Paris dans le cadre des projets du Grand Paris Express conduisaient à estimer qu'un potentiel de densification relativement important existait à proximité des gares du réseau : environ 2 à 3 000 logements nouveaux par an (densification de l'existant et extension urbaine) à proximité immédiate du seul tronçon T0, sous réserve des décisions d'urbanisme et de construction adaptées. Ces chiffres apparaissent plus élevés que ceux cités dans le projet de SDRIF, qui seraient de l'ordre de 4 à 7 000 par an pour tout le réseau (en extension seule, mais sans compter les bureaux, alors qu'ils viendraient probablement réduire significativement ce chiffre), d'après ce qui est cité plus haut ;
- le projet de SDRIF fixe (document de mise en œuvre, p 29), par département, un ratio indicatif à atteindre à l'horizon 2030 entre construction de logements et emplois créés. Sans préjuger des avis émis en opportunité par les Départements, sur lesquels l'Ae n'a pas à se prononcer, elle s'est interrogée sur l'impact de cette répartition en matière d'équilibre habitat/emploi, actuel et futur : ce ratio est en effet essentiel aussi bien au regard des impacts environnementaux que du bien-être des populations, par son effet sur les distances et temps de trajets moyens domicile-travail.

L'Ae est bien consciente des incertitudes très élevées de ce type de prévisions, et de la difficulté particulière qu'ajoute ici la multiplicité des centres de décision. Compte tenu de l'importance des enjeux de cette question, tant pour la préservation des espaces naturels que pour le bien-être des Franciliens, **l'Ae recommande :**

- **de présenter une analyse plus fine des prévisions de logements nouveaux dans la Ceinture verte d'une part, et dans l'espace rural d'autre part, en distinguant les surfaces nécessaires aux constructions nouvelles (logements et emplois) et les besoins satisfaits par reconstruction sur des terrains déjà urbanisés, afin d'apprécier les perspectives prévisibles d'évolution des espaces agricoles, forestiers et naturels dans ces secteurs,**
- **de mieux faire apparaître la part de la consommation d'espace liée à l'accueil de nouveaux habitants,**
- **de justifier plus précisément, conformément à la recommandation déjà faite lors du cadrage préalable de l'évaluation environnementale, les possibilités de densification à proximité des gares nouvelles, et les perspectives de maîtrise ou à l'inverse d'accélération des phénomènes de « centrifugation » des logements liées à l'implantation du Grand Paris Express,**
- **de présenter l'incidence globale sur les déplacements des dispositions prévues en matière de localisation de l'urbanisation et des réseaux de transports futurs.**

L'Ae a pris note de l'analyse présentée (EE p 182 à 188) sur les effets du SDRIF en matière de répartition infrarégionale du développement urbain, évoquée plus loin au §2.3 ci-après au sujet du choix des options du SDRIF. Selon cette analyse, les impacts positifs des « effets d'accompagnement » constitués par les progrès internes à chaque secteur géographique devraient être sensiblement équivalents aux impacts négatifs de « l'effet de structure » constitué par la migration de la population du centre vers la périphérie de la région (EE p 184), qui devrait subsister à l'avenir malgré les mesures envisagées. L'Ae en déduit que les pressions environnementales liées à l'extension urbaine, toujours sous réserve des aléas de ce type de prévision, resteront sensiblement du même ordre qu'actuellement.

De façon plus générale, le potentiel de surfaces agricoles, forestières et naturelles sur l'ensemble de la région étant de l'ordre de 850 000 ha, la consommation annuelle de ces espaces prévue par le SDRIF, soit environ 1 860 ha/an (1328 pour l'urbanisation, et 530 pour les infrastructures connexes : cf. EE p 86) en représente à peu près 0,2 %. Le maintien de cette tendance, assez stable depuis au moins 3 décennies et confirmée par le SDRIF pour les prochaines, ne manque pas d'interroger sur le caractère réellement « durable » du mode de développement urbain de la région capitale. Une analyse plus fine relative à la Ceinture verte d'une part et à l'espace rural d'autre part permettrait de voir plus clairement quelles sont les perspectives d'évolution des espaces non artificialisés dans ces deux secteurs. L'Ae est bien consciente que le seul fait de poser la question des conséquences à long terme du rythme actuel d'extension urbaine ouvre un débat sur la durabilité des modes de croissance actuels, qui dépasse largement le cadre du SDRIF. A l'échelle plus opérationnelle du SDRIF, **elle recommande cependant d'examiner toutes les possibilités de compensation à cette extension urbaine, par « renaturation » de terrains précédemment artificialisés : friches industrielles, quartiers d'habitation à réhabiliter, etc.**

L'impact propre des orientations du SDRIF sur les émissions de gaz à effet de serre et donc sur le climat, que ce soit directement par la variation de consommation d'énergie fossile ou indirectement par les changements d'usage des sols, est évoqué qualitativement (EE p 172) mais n'est pas quantifié, même approximativement. **L'Ae renouvelle la recommandation, faite dans le cadrage préalable de l'évaluation environnementale, de fournir une évaluation de la variation des tendances d'évolution des émissions de gaz à effet de serre imputable au SDRIF.**

2.2.2 Le cadre de vie dans une "ville dense"

L'îlot de chaleur urbain.

Cette problématique fait l'objet d'une approche approfondie et un chapitre de l'évaluation environnementale lui est consacré (EE p. 63 chap. 4-1). Avec le changement climatique, l'îlot de chaleur urbain de l'agglomération devrait s'étendre assez rapidement en Île-de-France et il devrait être accentué par le processus de densification d'urbanisation voulu par le SDRIF.

L'évaluation donne des indications pour la conception des espaces verts et des projets urbains offrant des possibilités d'atténuation du phénomène au niveau de la mise en œuvre du SDRIF. Selon le rapport (EE p. 70), pour limiter la vulnérabilité au phénomène, les points qui suivent seraient inscrits dans les objectifs et les orientations :

- maîtrise de l'imperméabilisation,

- conception urbaine adaptée en privilégiant l'ouverture des zones bâties sur les espaces ouverts, notamment sur les cours d'eau, en orientant les bâtiments pour favoriser les circulations d'air, etc,
- renforcement de la trame verte et de la place de la nature en ville de façon à maintenir un accès facile et de proximité à des espaces plus frais en cas de canicule.

Or, dans les orientations communes, § 2.1 (OR p. 25), l'Ae relève bien qu'il convient de maîtriser la surface imperméabilisée et de maximiser la surface d'espaces publics non imperméabilisés et de développer les espaces ouverts et de tendre vers 10 m²/habitant d'espaces verts publics, mais qu'il n'est pas fait état du problème d'îlot de chaleur spécifiquement.

Compte tenu des évolutions climatiques annoncées, **l'Ae recommande de rappeler dans les orientations communes (§ 2.1) qu'il convient dans les zones urbaines à densifier de rechercher une conception urbaine adaptée en privilégiant l'ouverture des zones bâties sur les espaces ouverts, notamment sur les cours d'eau, et en orientant les ensembles de bâtiments pour favoriser les circulations d'air.**

La question de la capacité d'adaptation de la région aux changements climatiques se pose dans différents autres domaines environnementaux spécialisés, notamment le maintien des capacités d'alimentation en eau potable et le traitement des eaux usées. **L'Ae recommande de prendre davantage en compte la nécessité d'anticiper les conséquences du changement climatique sur la ressource en eau (besoin d'eau potable et dilution des effluents), afin de réduire les impacts sur le milieu aquatique des objectifs que le SDRIF se donne en termes d'augmentation de population et d'activités économiques.**

Le bruit

Le chapitre 4.4 de l'évaluation environnementale traite le bruit qui est la première nuisance ressentie par les Franciliens, dont 20 % de la population serait exposée à des niveaux de bruit jugés excessifs (EE p. 142 et suivantes). L'enjeu est de réduire le bruit en limitant le trafic automobile par une meilleure gestion des déplacements (EE p. 146). Le SDRIF en densifiant les zones déjà urbanisées, en localisant les zones d'habitats à proximité des gares et en faisant évoluer les voies rapides en boulevards métropolitains qui sont « des vecteurs favorables à une réduction des nuisances sonores » (EE p. 161), dans sa conception et ses orientations (OR 1.1 et 1.2 p. 17) prend en compte cet enjeu.

Les pollutions et les nuisances autres que le bruit

Le SDRIF consacre une partie du chapitre 4.4 de l'évaluation environnementale à cette question en recensant les sites à risques industriels, le transport des matières dangereuses, les sols pollués, la qualité de l'air etc. La réutilisation de friches industrielles ou urbaines peut être contrariée par des pollutions souvent historiques. Le rapport d'évaluation environnementale indique qu'il « y a de fortes probabilités pour que ces territoires (friches industrielles) présentent des sites où les sols ont fait l'objet de pollutions » (EE p. 137).

Une carte présente les sols pollués de la région Ile-de-France (EE p. 138).

Le rapport d'évaluation environnementale identifie un certain nombre d'effets liés à la stratégie développée par le SDRIF. La densification des zones déjà urbanisées et des secteurs

situés autour des gares conduit potentiellement à soumettre des populations aux pollutions des sols et de l'air.

Le SDRIF en privilégiant la limitation de l'utilisation de la voiture par le développement des transports en commun et la densification de la construction autour des gares, notamment celles du Grand Paris Express et l'évolution des voiries principales en boulevards métropolitains, va dans le sens d'une limitation des pollutions. Il en est de même de la préservation des zones de calme, notamment boisées (EE p. 146).

La stratégie du SDRIF repose sur le fait qu'un milieu agricole ou naturel qui est urbanisé perd définitivement sa fonctionnalité alors qu'un site requalifié peut voir sa fonctionnalité améliorée (EE p. 168). Le rapport environnemental évoque l'utilisation des friches urbaines potentiellement polluées comme «offrant des opportunités de traitement de la pollution » (EE p. 162). Le problème cependant reste le coût de cette dépollution qui est évoqué.

Les orientations 1.1 et 1.2 évoquent les pollutions pour les limiter lors de la construction des grandes infrastructures (OR p. 17) et pendant l'activité portuaire (OR p. 18).

Concernant plus spécialement la pollution de l'air, plus de la moitié de la population à Paris et en proche couronne réside à moins de 150 mètres d'un axe à fort trafic routier et environ un tiers à moins de 75 mètres, avec des niveaux de pollution atmosphérique généralement accrus dans ces zones et des risques de pathologies majorés en Ile-de-France. Sur le territoire couvert par le SDRIF, les pollutions chroniques ont touché, en 2011, 3,1 millions de personnes pour la pollution au dioxyde d'azote (NO₂) et 2,7 millions de personnes pour les particules PM₁₀. Un contentieux communautaire est en cours contre la France pour non-respect de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (valeurs limites applicables aux particules²⁷). **L'Ae recommande de mieux démontrer comment les options prises par le SDRIF :**

- contribuent à réduire les expositions aiguës et chroniques des populations d'Ile-de-France aux niveaux de pollution atmosphérique ;
- **ne conduisent pas à un cumul d'incidences négatives (pollution, bruit, éloignement des espaces verts, ..) pour certaines populations, et particulièrement pour les plus défavorisées.**

Pour les eaux de surface, le fait de limiter l'imperméabilisation des sols et le ruissellement va dans le sens de la limitation de la pollution des eaux par les résidus issus des chaussées, notamment.

L'orientation commune vise à limiter les espaces imperméabilisés et à limiter les rejets dans les réseaux de collecte en fixant le débit de fuite gravitaire par défaut à 2 l/s/ha pour une pluie décennale (OR p. 25). Or, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands (SDAGE), dispose que « pour maîtriser le risque d'inondation en aval, il est nécessaire qu'à défaut d'études ou de doctrines locales déterminant le débit de fuite maximum, celui-ci soit limité à 1 l/s/ha pour une pluie de retour 10 ans .

L'Ae recommande, en conformité avec le SDAGE, de prendre le chiffre de 1 l/s/ha comme débit de fuite gravitaire maximum dans les zones à forts risques de ruissellement et aux fins de prévention des inondations.

2.2.3 La prise en compte du patrimoine naturel

L'Ae a pris connaissance des trois premières cartes de synthèse identifiant les sites revêtant un intérêt particulier pour l'environnement, élaborées à partir d'une analyse multicritère exposée en annexe (EE pp. 218-19).

La page 92 contient une carte très intéressante de la diversité de la flore remarquable d'après les relevés effectués de 1990 à 2006 ; cette carte montre notamment la répartition des zones de diversité maximale en Ile-de-France, dans la moitié sud de la région. L'Ae regrette que cette information ne soit pas ensuite exploitée par l'évaluation environnementale pour apprécier les impacts des stratégies correspondant aux 14 Territoires d'intérêt métropolitain.

Au total une dizaine de ZNIEFF de type I (sur les 760 environ que compte l'Ile-de-France) sont susceptibles d'être touchées, souvent en bordure, par la présence de secteurs de densification ou d'extension urbaine, notamment dans les vallées de la Seine et de la Marne, l'arc boisé et la vallée de la Juine, et dans une moindre mesure la forêt de Versailles. L'impact le plus fort se situe sur la ZNIEFF « le parc agricole et ballastières d'Achères et l'île d'Herblay », affecté par 17 secteurs d'urbanisation, dont 12 secteurs d'urbanisation conditionnelle. **Pour les ZNIEFF de type I affectées par les options d'urbanisation du SDRIF, l'Ae recommande d'explicitier les raisons de ce choix pesant sur la biodiversité, et de proposer des mesures de réduction d'impact, et le cas échéant de compensation.**

Les petites rivières : à l'échelle de l'Ile-de-France, les prélèvements et les rejets vont accentuer la pression sur les milieux aquatiques, dans un contexte de tensions accrues par le changement climatique. Notamment pour les petites rivières déjà dégradées, il se pose la double question du traitement des effluents liés à l'augmentation de la population, mais aussi des rejets d'eau pluviale par temps de pluie. Dans les zones urbanisées ou à urbaniser, la conception des aménagements est amenée à évoluer pour que l'eau ne soit pas seulement considérée comme une contrainte à évacuer, et l'évaluation environnementale fait le lien entre cette préoccupation et la lutte contre les îlots de chaleur. L'évaluation environnementale mentionne bien les impacts du SDRIF sur les milieux aquatiques, mais elle peine à proposer une approche d'évitement, de réduction des impacts non évités, et le cas échéant de compensation. **L'Ae recommande de présenter les mesures relevant du SDRIF, et les préconisations fixées pour les projets locaux, permettant d'éviter et de réduire les impacts prévisibles, notamment sur les petites rivières d'Ile-de-France déjà fragilisées, qui participent elles aussi indirectement à l'alimentation en eau potable.**

Les espaces boisés : la carte de destination générale des différentes parties du territoires (CDGT) intègre les espaces boisés et les espaces naturels dans un même aplat vert, alors que les dispositions relatives au recul des lisières ne s'appliquent qu'aux espaces boisés, ce qui devrait poser un problème d'applicabilité.

Par ailleurs le SDRIF ne précise pas actuellement à partir de quelle surface boisée s'applique la règle du recul des lisières ; compte tenu de la cartographie des unités de plus de 15 ha, il pourrait sembler logique de penser que la règle de recul s'applique aux unités cartographiées : une telle compréhension conduirait à un probable traitement inégalitaire, puisque les unités cartographiées peuvent comporter une proportion variable de bois et forêts. Par ailleurs la définition d'un site urbain constitué n'est pas précisée, et la

jurisprudence ne permet pas de répondre à toutes les interrogations des élus et du public. Ces incertitudes semblent de nature à empêcher la disposition de produire tous ses effets bénéfiques pour l'environnement. **L'Ae recommande de clarifier la formulation des orientations réglementaires concernant le dispositif de protection s'appliquant aux lisières des bois et forêts.**

Natura 2000 : l'Ae note que les recommandations faites lors du cadrage préalable (avis de l'Ae n°20012-06 du 28 mars 2012) ont été globalement prises en compte, et qu'environ 10 sites d'urbanisation ont ainsi été déplacés et 15 supprimés. L'analyse menée par le maître d'ouvrage conduit, dans l'état actuel des informations disponibles et nonobstant les évaluations d'incidences Natura 2000 qui devront être faites projet par projet, à considérer que les options prises par le SDRIF (y compris en terme de réduction des impacts qu'il n'est pas possible d'éviter) ne conduisent pas à identifier d'incidences négatives notables. L'Ae considère ces conclusions comme recevables pour tous les sites analysés, à l'exception du site de la Bassée (site FR1112002) pour lequel seuls les impacts découlant de l'urbanisation ont été examinés, les impacts des besoins en granulats analysés au § 2.2.5 (EE pp. 118 à 120) n'ayant pas été pris en compte.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 pour le site de la Bassée, sur la base de l'approche méthodologique figurant dans le cadrage préalable établi en date du 28 mars 2012.

Les continuités écologiques : l'Ae note que les recommandations faites lors du cadrage préalable ont été globalement prises en compte, et que le travail mené dans ce cadre a conduit notamment à augmenter significativement le nombre de continuités écologiques dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), sans donner les informations sur les seules continuités écologiques retenues par le projet de SRCE. Au total le SDRIF retient 158 continuités écologiques, et justifie leur choix (OR p 45) comme « faisant partie des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégionale du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation du sol », répondant ainsi à une recommandation du cadrage préalable. L'évaluation environnementale ne précise néanmoins pas si, parmi les continuités écologiques satisfaisant à ces conditions, certaines n'ont pas été retenues à titre de compensations d'autres choix du SDRIF conduisant à dégrader une continuité écologique existante ou à empêcher la remise en bon état d'une continuité (cf. une autre recommandation du cadrage préalable).

L'Ae note qu'à la date de sa délibération, les « Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » avec lesquelles le SDRIF devra être compatible en tant que « document de planification relevant du niveau national », ne sont pas encore publiées. Néanmoins, compte tenu de la probabilité d'une publication par décret en Conseil d'Etat des Orientations nationales au tout début du second semestre 201332, **l'Ae recommande de démontrer la compatibilité du SDRIF avec le projet d'Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et de préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que sa mise en œuvre est susceptible d'entraîner.**

2.2.4 La prise en compte des risques d'inondation

Le Plan de gestion des risques d'inondation n'étant pas encore élaboré, le SDRIF devra être rendu compatible avec ce document dans le délai de 3 ans. Le SDRIF, cependant, intègre d'ores et déjà la problématique « inondations » par anticipation (EE p. 41). Les zones inondables recensées couvrent 4,5 % du territoire touchant 534 communes et 833 000 personnes (EE p. 130). La crue de 1910, qui toucherait environ 2,5 millions d'habitants, est prise en compte (EE p. 131). Les grandes zones d'expansion de crue comme la Bassée en amont de Bray-sur-Seine ou la vallée de la Marne en amont de Meaux sont préservées (EE p. 160).

Le rapport d'évaluation environnementale indique que « l'adaptation des projets aux risques naturels en général et au risque inondation en particulier, notamment dans le cas d'opérations de renouvellement urbain » ont des incidences positives sur les inondations (EE p. 160). Le tableau de synthèse de la page 174 présente les incidences, et les mesures d'évitement décrites page 196 décrivent le « maintien des grands champs d'expansion de crues ». Cette recommandation est reprise dans les orientations réglementaires (OR p. 47) concernant « le fleuve et les espaces en eau ». Dans les orientations communes (OR, § 2.1, p. 24), on trouve une autre recommandation concernant « l'urbanisation nouvelle ... qui doit être maîtrisée afin de réduire la vulnérabilité aux risques naturels ».

L'Ae recommande de préciser l'orientation 2.1 pour maîtriser le développement de l'urbanisation dans la cinquantaine de secteurs de densification préférentielle d'urbanisation qui se situent à proximité ou directement en zone inondable.

2.2.5 La prise en compte des besoins en granulats et les carrières

Même si la consommation a baissé en 40 ans, la satisfaction des besoins franciliens en granulats reste difficile car l'Ile-de-France a consommé en 2009, environ 30 Mt de granulats, dont 44 % provenant de l'extérieur, alors que cette consommation était de 48 Mt en 1974, avec une dépendance de 34 %.

Les gisements régionaux fournissent aujourd'hui environ 15 à 18 Mt/an en incluant le recyclage qui représente environ 29 % de la production régionale, soit un peu plus de la moitié des besoins franciliens.

L'analyse du SDRIF fait le constat qu'en janvier 2011, 70 exploitations de granulats étaient autorisées sur 4250 ha. La répartition géographique est déséquilibrée car la Seine-et-Marne, notamment la Bassée, concentre environ la moitié de ces réserves. La région doit importer environ 45 % de ses besoins des régions limitrophes, par voies fluviales pour 30 % et par voies ferrées pour 7 %.

Le projet de SDRIF prévoit de ne pas augmenter le niveau de dépendance vis-à-vis des régions voisines. Or une augmentation des besoins d'environ 20 % est à prévoir pour répondre aux constructions des grands chantiers à venir tel que le Grand Paris Express. L'Ae note qu'il est prévu de privilégier la réhabilitation des logements anciens plutôt que leur destruction/reconstruction (EE p. 118) pour économiser les ressources. La carte de destination générale des différentes parties du territoire préserve l'accès aux réserves et dans le cahier des « Orientations réglementaires », il est prévu que l'accès aux ressources doit être préservé.

L'orientation 2.1 précise que « les gisements des bassins d'exploitation identifiés par le SDRIF comme étant d'enjeu régional doivent être préservés de l'urbanisation » (OR p. 25).

L'Ae recommande de lister dans cette orientation réglementaire les gisements de granulats « d'enjeu régional ».

2.2.6 Les autres enjeux thématiques

Pour l'alimentation en eau potable, 62 % des habitants de la région parisienne sont dépendants du traitement des eaux de surface : Seine, Marne, Oise, Essonne etc (EE p. 100). En secteur rural l'alimentation en eau potable provient des nappes d'eau souterraines. Le maintien de la qualité de ces nappes est donc essentiel. La nappe du calcaire de Champigny en Seine-et-Marne est stratégique avec 90 % de prélèvements issus de cette nappe qui sont destinés à l'alimentation en eau potable (AEP) d'environ 1 millions de personnes. Si la qualité de cette eau reste bonne grâce à l'engagement de nombreux acteurs limitant les intrants, par contre, son niveau a baissé pour atteindre un niveau historiquement bas en 2012.

Or, compte tenu des secteurs à urbaniser la pression devrait croître sur cette ressource.

Le SDRIF prend en compte cette problématique dans son orientation 3.6 qui prévoit qu'il « est impératif que les projets d'extension de l'urbanisation prennent en compte la préservation des ressources stratégiques des grandes nappes : Champigny, Beauce, Albién et Néocomien » .

2.3 Exposé des motifs pour lesquels le projet de SDRIF a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement, et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées

Le rapport d'évaluation traite des motifs pour lesquels le contenu actuel du SDRIF a été retenu, conformément à l'article R 121-18 4° du Code de l'urbanisme, mais ne traite pas de la comparaison avec d'autres solutions envisagées, pourtant prescrite aussi par le même article. Lors de plusieurs avis rendus sur des plans et programmes au sens de la directive communautaire de 2001, l'Ae a estimé que l'explicitation de la démarche itérative fréquemment utilisée lors de l'élaboration d'un plan ou d'un programme, apparaît tout à fait conforme à l'esprit de la directive « plans et programmes » et à ses textes de transposition en droit français, à condition que cette démarche de sélection des options retenues soit assez clairement décrite au public pour lui permettre de la comprendre. Sans méconnaître aucunement l'intérêt ni la complexité du processus d'élaboration qui a convergé vers le projet actuel, **l'Ae recommande pour la bonne information du public, comme pour le respect de la réglementation, que le rapport soit complété, notamment pour les points les plus sensibles (consommation énergétique, émission de gaz à effet de serre, consommation de terres agricoles, biodiversité, ressources en eau, et déchets, ...), par une présentation des autres solutions qui ont été envisagées, puis abandonnées.**

L'article susmentionné du Code de l'urbanisme requiert de porter à la connaissance du public les motifs pour lesquels le projet a été retenu « au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national ». L'Ae apprécie l'effort consenti dans d'autres chapitres de l'évaluation environnementale pour présenter les convergences et compatibilités du SDRIF avec les engagements internationaux et communautaires de la France en matière de paysages, d'habitats naturels, de faune et de

flore, de protection des milieux humides et aquatiques, de bruit, de déchets et, dans une certaine mesure, de santé, tout en notant que certaines incidences négatives découlent d'objectifs qui lui ont été fixés par la loi sur le Grand Paris, notamment en terme de population et de logements à créer.

L'évaluation environnementale (EE p 178 et suivantes) justifie les choix effectués à partir de deux types de considérations :

- les incidences positives du SDRIF (notamment en matière de réduction de la consommation énergétique, d'émission de gaz à effet de serre et de réduction de la consommation de terres agricoles) sont estimées par le maître d'ouvrage comme plus importantes que ses incidences négatives (notamment au regard de la préservation de la biodiversité, de la gestion durable des ressources en eau, et de la gestion des déchets) ;
- les incidences négatives découlant du projet de SDRIF sont estimées par le maître d'ouvrage comme relativement moins négatives en Ile-de-France que si les mêmes options étaient prises ailleurs en France, ceci étant plus net pour les incidences découlant de l'augmentation de la population que pour les incidences liées à l'accroissement recherché des emplois.

Cependant, l'analyse de la répartition infrarégionale du développement urbain qui est présentée (EE p 182 à 188), déjà évoquée au § 2.2.1 ci-dessus, conduit comme on l'a vu à des tendances prévisibles en matière d'urbanisation d'espaces ruraux et naturels et d'émissions de gaz à effet de serre assez peu différentes des tendances passées.

Compte tenu de l'écart constaté entre les ambitions du SDRIF de 1994 et la réalité constatée, l'Ae considère qu'un des motifs pour lesquels l'actuel projet de SDRIF a été retenu doit résider dans la démonstration que les enseignements du SDRIF précédent ont été tirés, notamment dans l'écriture des orientations réglementaires et par le dispositif d'accompagnement et de suivi. De fait certains outils nouveaux (urbanisation conditionnelle, front d'urbanisation, dispositions concernant l'urbanisme commercial, ...) vont incontestablement dans ce sens. L'Ae note avec intérêt que la prise en compte de certains échecs du SDRIF de 1994 est bien abordée à plusieurs endroits de l'évaluation environnementale. **L'Ae recommande :**

- **d'expliquer de manière précise les raisons qui conduisent à estimer que les choix retenus en terme ;**
- **d'orientations réglementaires et de dispositif d'accompagnement et de suivi permettront effectivement d'atteindre les objectifs formellement identifiés, en ayant tiré les conséquences du retour d'expérience du SDRIF de 1994.**

De manière originale et très fondée, l'évaluation environnementale justifie enfin certaines des options prises par la possibilité de mettre en place un dispositif d'accompagnement (fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ») visant à maximiser les incidences positives et à minimiser les incidences négatives, au-delà des effets de structure propres au SDRIF. L'Ae a pris note de la manière dont certains effets de structure positifs du SDRIF (baisse de la distance moyenne parcourue en voiture particulière par jour, densité humaine par hectare, part de la population et de l'emploi située à moins de 2 kilomètres d'une gare) peuvent être en effet majorés, notamment par l'amélioration de la desserte en transports collectifs, et par des travaux sur les boulevards métropolitains améliorant la fluidité du trafic pour les transports en commun et les pistes cyclables. Néanmoins la démonstration équivalente n'est

pas apportée pour la minimisation des principales incidences négatives identifiées (notamment au regard de la préservation de la biodiversité, de la gestion durable des ressources en eau, et de la gestion des déchets). **L'Ae recommande d'illustrer la manière dont les mesures d'accompagnement retenues peuvent contribuer à minimiser les incidences négatives sur la biodiversité, les ressources en eau et les déchets.**

2.4 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts

Le chapitre 6.2 (EE pp. 195-197) présente un tableau récapitulatif des principales mesures pour éviter, réduire ou compenser les incidences de la mise en œuvre du SDRIF sur l'environnement. L'Ae observe que les mesures mentionnées relèvent en fait de trois catégories différentes :

- la première catégorie concerne les choix du SDRIF opposables (par exemple, les fronts d'urbanisation, la prescription d'une densité minimale à l'échelle des quartiers, ou les règles de recul pour les lisières boisées) et produisant un effet direct ;
- la seconde catégorie relève davantage de l'orientation qui devra être prise par les maîtres d'ouvrage de projets et dont les effets attendus dépendent fortement de la configuration même des projets (par exemple, maintien et développement du complexe eau-sol-végétation en milieu urbain, développement d'équipements à proximité des espaces urbanisés pour limiter l'accroissement de la mobilité, ou maîtrise de l'incidence des urbanisations et voiries nouvelles ou renouvelées sur le ruissellement urbain) ;
- la troisième catégorie regroupe des orientations dont la traduction opérationnelle n'est actuellement pas clairement identifiée, y compris en terme d'impacts attendus, non nécessairement univoques (par exemple, préservation de l'accès aux ressources en matériaux du sous-sol afin de ne pas augmenter la dépendance régionale en granulats et donc l'impact sur les autres régions, reconnaissance du fleuve comme site stratégique et mise en cohérence des actions de gouvernance le concernant, ou préservation d'emprises d'activités le long des berges du fleuve).

L'Ae recommande d'explicitier et de clarifier dans le tome « Propositions pour la mise en œuvre » les dispositifs d'accompagnement des collectivités permettant de maximiser la probabilité que les mesures annoncées au titre de l'évitement ou de la réduction des impacts jouent pleinement leur rôle.

Les mesures compensatoires annoncées sont a priori adaptées (sous réserve de la réécriture de la seconde mesure de compensation concernant la préservation et la valorisation des ressources naturelles, dont la formulation est peu compréhensible), mais leur mise en œuvre repose exclusivement sur la bonne volonté des collectivités et/ou maîtres d'ouvrages. L'Ae considère comme particulièrement intéressante toute mesure visant à la reconquête écologique d'espaces délaissés. Compte tenu du fait que ces mesures sont présentées par le Conseil régional dans sa responsabilité d'élaboration du SDRIF, **l'Ae recommande que le Conseil régional formalise un dispositif incitatif et d'accompagnement adapté à la promotion de chacune des 5 mesures de compensation annoncées, et en évalue périodiquement les effets.**

2.5 Conditionnalité, gouvernance, mise en œuvre et suivi

Le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » rassemble les outils de mise en œuvre des objectifs du SDRIF, les partenariats et articulations nécessaires à la « transformation du

territoire régional » et le dispositif de suivi, évaluation et partage de ce Schéma. Il indique que la révision et la mise en œuvre du SDRIF sont des compétences partagées entre la Région et l'Etat.

Outils

Les outils sont présentés par objectif recherché (Relier, Polariser, Préserver), avec mention de leur objet et leur pilote principal (Conseil régional, Etat, Conseils généraux, EPCI, autres organismes publics : STIF, Paris Métropole, EPF...).

Le constat fait apparaître :

- une multiplicité d'outils, d'acteurs, de périmètres et d'échelles d'intervention, légitimes au vu des compétences de leur pilote principal et des effets levier très variés. Mais un lecteur non averti pourra avoir des difficultés à établir une hiérarchisation en terme de niveau d'intervention de chacun d'eux ;
- des échéances d'actions diverses avec, pour les outils de programmation financière (CPER et fonds européens notamment), l'échéance de fin 2013 très proche qui est affichée sans qu'aucune information concrète soit fournie sur la prochaine période de programmation ; une mention récurrente d'un besoin d'articulation pour assurer une cohérence entre des outils présentés comme concourant au même objectif (par exemple, dans le domaine du logement : «Les différents outils existants, ne permettant pas une action suffisante dans leur configuration actuelle, devraient être mis en cohérence »).

Ce constat est à rapprocher du fait qu'il est malaisé d'identifier les outils dont la mise en œuvre est maîtrisée exclusivement par la collectivité régionale, par l'Etat, par les autres acteurs, de ceux qui sont sous maîtrise conjointe ;

- certains nouveaux outils sont souhaités, tels l'EPPFIF, rassemblement des établissements publics fonciers intervenant actuellement sur le territoire d'Ile-de-France, ou l'AOL, autorité organisatrice de logement.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter sous forme d'un tableau synthétique les outils identifiés dans la partie 1 des Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF, avec pour chacun d'eux : son degré de maturité, ses échéances, son périmètre d'action, son caractère (indicatif ou obligatoire) et la prise en charge de son pilotage principal.

Ces outils apparaissent couvrir un des besoins principaux nécessaire à la mise en œuvre du SDRIF : la maîtrise de l'urbanisation. Ce besoin fait appel conjointement aux compétences de l'Etat et à celles de la Région et des autres collectivités.

En effet, les compétences de l'Etat en matière d'urbanisme, rappelées dans le document, lui donnent la possibilité de s'assurer que les documents d'urbanisme (POS, PLU, PLUI, SCOT), les PLH, et les autres documents stratégiques tels que les Contrats de développement territorial (CDT), auxquels le SDRIF s'impose en compatibilité, en respecteront les principes.

Aux compétences de l'Etat s'ajoutent celles de la collectivité régionale en la matière, celle-ci étant sollicitée pour être associée à l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme, en amont de l'arrêt du projet, et ensuite pour rendre un avis consultatif sur le projet arrêté. Les collectivités départementales disposent des mêmes prérogatives.

Le document d'orientations affirme d'ailleurs dans sa page 9 : « l'État sera garant de la prise en compte du SDRIF au travers du porter à connaissance qu'il adressera aux communes et à leurs groupements lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux, de son association à ces procédures, du contrôle de légalité, et de la délivrance des agréments. La Région veillera à la prise en compte des orientations du SDRIF par le biais de son association à l'élaboration, ou la révision, des documents d'urbanisme locaux, notamment de son avis consultatif sur les projets arrêtés, et de ses politiques de mise en œuvre ». L'appel à ces compétences de l'Etat est effectué à d'autres reprises, par exemple à l'occasion de la mention de compatibilité des Plans climats énergie territoriaux avec le SRCAE (p46 des Propositions), ou la compatibilité des PLU et SCoT avec les SAGE et SDAGE (p46 et 48 des Propositions).

La partie 2.3 du fascicule Propositions (cf le paragraphe suivant de cet avis dédié aux actions partenariales), rappelle également les missions réglementaires de l'Etat et de la collectivité régionale relatives au droit des sols. Elle propose de renforcer l'articulation entre les deux administrations. (p.72 et 73 des Propositions) et de développer son action de conseil aux collectivités, avec l'IAU-IdF.

Comme indiqué au § 2.2.1 ci-dessus, le rapport d'évaluation environnementale (EE p 78 à 81) constate que le SDRIF de 94 a souffert d'une « articulation inégale avec les plans et schémas sectoriels » et d'une « faiblesse du dispositif de mise en œuvre ». Le dossier remis n'indique pas en quoi les outils présentés vont permettre à la Région et à l'Etat, qui disposaient déjà de compétences en matière d'urbanisme lors de l'élaboration du SDRIF de 1994, de remédier à ces faiblesses. Il ne précise pas non plus les dispositifs opérationnels mis en œuvre, en terme organisationnel notamment, pour ce faire.

L'Ae recommande d'expliquer les dispositions prises pour garantir l'efficacité de l'action conjointe de l'Etat et de la Région, afin de conduire à la prise en compte du SDRIF dans l'élaboration des SCoT et PLU.

Partenariats et articulations

Un dialogue permanent avec les collectivités locales notamment est annoncé comme une condition sine qua non d'une mise en œuvre efficace du SDRIF, laquelle « repose avant tout sur une mise en cohérence des outils et la coordination des acteurs de l'aménagement ».

Différentes démarches sont proposées pour « renouveler le dialogue partenarial » dont le lecteur perçoit qu'elles ne présentent pas toutes le même degré de maturité quant à leurs objets et moyens de mise en œuvre, ni le même poids face aux objectifs recherchés, et ne sont pas toutes maîtrisées de la même façon par la collectivité régionale.

Si certaines propositions sont énoncées clairement, même si leurs modalités ne le sont pas encore (comme la proposition de mobilisation et de coordination de l'offre d'ingénierie), certaines se révèlent in fine assez obscures. On peut citer notamment la critérisation des aides régionales vis-à-vis des territoires (p. 62 des Propositions), processus a priori maîtrisé par la Région, dont l'assurance de sa mise en œuvre n'apparaît pas clairement pour un lecteur non averti.

La partie précédente du fascicule Propositions, relative aux Outils, abordait également succinctement la notion de conditionnalité des aides régionales.

Aussi, afin de clarifier le degré d'opérationnalité de la partie 2 des « Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF », l'Ae recommande de présenter clairement, parmi les démarches proposées, celles dont la maîtrise relève exclusivement de la collectivité régionale, celles dont la maîtrise relève d'instances collégiales/partenariales existantes (en indiquant lesquelles) dont fait partie la collectivité régionale, et celles dont la maîtrise relève d'autres cadres et/ou d'autres acteurs (en indiquant lesquels).

Elle recommande également de présenter à part une synthèse des aides régionales contribuant à la mise en œuvre du SDRIF assorties de leurs critères d'attribution, actuels ou envisagés.

Depuis la promulgation de la loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 la collectivité régionale peut demander à être signataire des CDT, tout comme les Conseils généraux ; en outre cette loi inverse le rapport de compatibilité entre les CDT et le SDRIF.

L'Ae recommande de mettre à jour le projet de SDRIF sur la question de son rapport de compatibilité avec les CDT.

Suivi, évaluation et partage

L'ensemble de ce chapitre est rédigé au conditionnel.

Aussi, aucun dispositif ni de suivi de la mise en œuvre, ni de réajustement, ni d'évaluation du SDRIF n'est affiché fermement.

Cependant, les termes de l'évaluation environnementale (EE page 201 et tableaux suivants) s'avèrent, eux, plus affirmatifs, mentionnant un dispositif de suivi continu et régulier sans plus de développement, et plus précis quant à son objet, listant les sujets et points de vigilance objets de ce suivi par type d'enjeux environnementaux.

Les rapporteurs ont été informés oralement que le dispositif mis en place pour la révision du SDRIF serait conservé jusqu'à la fin du processus de révision.

L'analyse des impacts du SDRIF sur l'environnement ainsi que la caractérisation de l'évolution tendancielle du territoire sans SDRIF reposent sur différentes hypothèses relatives notamment aux ressources nécessaires. Le dispositif de suivi précité permettra notamment de vérifier en continu le bien fondé de ces hypothèses et, si le constat s'en éloigne, de réviser les analyses effectuées et les mesures prises en conséquence. Dans certains domaines, ce suivi apparaît pour l'Ae particulièrement important ; il s'agit de ce qui concerne les ressources indispensables à l'atteinte des objectifs en matière d'offre de logements ainsi qu'aux productions qui en découlent.

Sont concernés notamment : l'énergie (et donc la capacité à en produire), les granulats nécessaires aux constructions (et donc le nombre et la capacité des carrières), les nappes d'eau (pour ce qui concerne leur volume) et les déchets (et donc la capacité de traitement).

Par exemple, pour les granulats, le dossier indique (EE p.118 et 120) que l'accroissement du besoin en ressources généré par le SDRIF (estimé à 20%) ne doit pas détériorer le degré d'autonomie de l'Ile-de-France par rapport aux régions voisines (qui est de 55%) ; il convient donc d'être en mesure de suivre ces paramètres et de réajuster les modalités d'approvisionnement de la région si un écart à l'objectif était constaté. Pour l'énergie

électrique, le dossier indique (EE p.128) que la région importe 90% de son électricité ; compte tenu notamment de l'augmentation prévisionnelle des besoins liés au Grand Paris, toute évolution concernant les installations de production d'électricité en Ile-de-France, dont le parc thermique classique, pourrait avoir des conséquences significatives en termes de réseau de transport électrique, et affecterait aussi les régions limitrophes.

Le fascicule de Propositions n'apporte pas d'éléments sur le sujet. Les développements présents dans l'évaluation environnementale prévoient les suivis des prélèvements dans les nappes, page 207, de l'évolution de la production de déchets (page 208), de la part d'importation de granulats, pages 206 et 211. Cependant les aspects énergétiques (électricité, chaleur, biogaz) ne sont pas recensés dans les tableaux présentés.

L'Ae recommande que soit défini et mis en place, avant l'approbation du SDRIF, un dispositif de suivi et d'évaluation (instances, indicateurs, modalités précises d'analyse et de revue) pertinent et pérenne, afin de pouvoir rendre compte aux acteurs et au public concerné des effets de sa mise en œuvre et de le faire évoluer le cas échéant.

2.6 Méthodes, et résumé non technique

En l'absence de question de la Région sur ce sujet, l'Ae n'a pas fait de recommandations particulières pour l'élaboration du résumé non technique dans son cadrage préalable, sauf à rappeler l'exigence de clarté de ce résumé.

Le Code de l'urbanisme précise que le rapport environnemental comprend « un résumé non technique des éléments précédents (objectifs, état initial, incidences, exposé des motifs, présentation des mesures retenues, indicateurs et critères de suivi) et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ».

Dans son état actuel, le résumé non technique ne répond pas à ces exigences. En particulier, il n'aborde pas le fond des thèmes qu'il est sensé résumer. Il se contente, la plupart du temps, de décrire le contenu de l'évaluation environnementale, sans indiquer les choix qui ont été effectués. Ainsi par exemple (p. 21), l'état initial de l'environnement et son évolution tendancielle sont renvoyés à l'établissement des 4 cartes de synthèse figurant dans le rapport d'évaluation environnementale. Il en est de même pour les incidences et les justifications des choix. Pour ce dernier point, rien n'est dit quant au choix ayant conduit à densifier les espaces déjà urbanisés ou les sites proches des futures gares du Grand Paris express, par exemple.

L'Ae recommande de réécrire le résumé non technique en reprenant les points obligatoires du rapport d'évaluation environnementale et en décrivant la manière dont celle-ci a été effectuée. Elle recommande, en outre, de compléter le résumé non technique au regard des recommandations émises dans l'avis et de préciser les éléments qui ont fondé ses analyses et ses choix.

Par ailleurs, le résumé non technique devant pouvoir constituer auprès du public un document synthétique autonome, elle recommande d'y inclure les représentations cartographiques nécessaires à sa compréhension par le public.

CHAPITRE IV: ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

4.1 La désignation de la commission d'enquête

Par courrier en date du 17 décembre 2012, M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France a sollicité Mme la Présidente du Tribunal Administratif de Paris, en vue de désigner une Commission d'enquête en application du septième alinéa de l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme afin de mener l'enquête publique relative à la révision du Schéma Directeur d'Ile-de-France.

Par ordonnance en date du 27 décembre 2012, M. le vice-président du Tribunal Administratif de Paris a désigné les membres de cette Commission d'enquête.

4.2 La mise en place de la commission

Cette Commission se compose de:

- M. François NAU, Président, ingénieur général des Ponts et Chaussées, en retraite, et des membres titulaires suivants :
- Mme Catherine MARETTE, architecte DPLG,
- M. Jean-Yves TAILLÉ, ingénieur civil des Ponts et Chaussées, en retraite
- M. Gilles DAVENET, architecte,
- M. Louis DUQUESNE, architecte DPLG, en retraite,
- M. Marcel LINET, ingénieur général des Ponts et Chaussées, en retraite,
- M. Philippe MILLARD, ingénieur général de la ville de Paris, en retraite,
- M. Jean-Pierre REDON, directeur départemental de l'équipement, en retraite,
- M. Claude TRUCHOT, ingénieur général honoraire du génie rural, des eaux et forêt, en retraite.
- En cas d'empêchement de M. François Nau, la Présidence de la Commission sera assurée par Mme Catherine Marette, membre titulaire de la Commission.
- En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé, dans l'ordre, par :
- M. Yves BARATTE, ingénieur agronome en retraite,
- M. Pierre PELATAN, ingénieur des travaux publics de l'Etat, en retraite.

4.3 La préparation de l'enquête

Dès sa désignation, la Commission d'enquête a été informée du contexte de l'enquête et notamment du calendrier prévu par la Région Ile-de-France :

- enquête publique en avril 2013 ;
- remise du Rapport et des conclusions de la commission d'enquête en juillet 2013 ;
- présentation au Conseil régional du projet de SDRIF tenant compte des résultats de l'enquête publique en octobre 2013 ;
- envoi par la Région du dossier aux services de l'Etat permettant la saisine du Conseil d'Etat et si possible la validation du projet de SDRIF au plus tard le 31 décembre 2013.

La commission a été informée du projet, de son historique et de son contexte, de la délibération n° CR 81-12 du 25 octobre 2012 du Conseil régional arrêtant le projet mis à l'enquête et présentant les principales dispositions prévues pour l'enquête, notamment un nombre de lieux d'enquête réduit par rapport à ceux de l'enquête publique menée en 2007-

2008 relative au précédent projet, mais en contrepartie son ouverture sur un registre dématérialisé accessible par internet.

La commission a participé à la préparation de l'organisation de l'enquête avec les services régionaux. Elle a organisé de nombreuses réunions pour veiller à ce que le calendrier prenne en compte les contraintes de délais de préparation des dossiers, d'information, de publicité, de communication, de réception des avis des personnes publiques associées et de l'autorité environnementale, de constitution du dossier d'enquête.

Le 8 février 2013, M. le Président du Conseil régional a adressé une lettre à chacun des maires des communes retenues comme lieux d'enquête et de permanence les informant de la tenue prochaine de l'enquête publique sur le projet de révision du SDRIF, du choix de leur commune comme lieu de permanence. Cette lettre précisait leurs obligations en matière d'information et de mise à disposition du dossier d'enquête.

Parallèlement, les 1 281 communes de la région Ile-de-France ont été informées de l'enquête avant son ouverture par un courrier annonçant l'ouverture de l'enquête publique auquel était joint le dossier du projet de SDRIF.

Par ailleurs, la commission consciente de l'importance du projet, de sa complexité, et, en conséquence de la nécessité d'un délai suffisant d'information préalable du public pour une bonne appropriation du projet, a attiré l'attention de la Région sur la nécessité d'une bonne information du public, le plus tôt possible, sur la tenue prochaine de l'enquête et sur le dossier d'enquête.

Le Conseil Régional a tenu à maintenir les principes d'organisation présentés dans son rapport introductif à sa séance du 25 octobre 2012 : 29 lieux d'enquête, ouverture d'un registre dématérialisé sur un site internet dédié à l'enquête, tenue de l'enquête en avril 2013 simultanément à l'enquête publique relative à la révision du PDUIF.

4.4 L'arrêté d'organisation de l'enquête

M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France a publié le 25 février 2013 l'arrêté n° 13-15 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique relative à la révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Cet arrêté a par la suite été rectifié par l'arrêté N° 13-32 du 20 mars 2013.

4.4.1 Le siège de l'enquête

Le siège de l'enquête a été fixé au siège de la Région, 35 boulevard des Invalides, 75007 PARIS.

4.4.2 Les lieux d'enquête

L'enquête a été ouverte dans les vingt neuf (29) communes suivantes, conformément à l'arrêté d'organisation de l'enquête :

Département de Paris

- Hôtel de Région (7^{ème} arrondissement de Paris)
- Mairies du 4^{ème}, du 13^{ème} et du 17^{ème} arrondissement

Département de Seine-et-Marne

- Melun, Fontainebleau, Meaux, Provins, Torcy et Coulommiers

Département des Yvelines

- Versailles Mantes-la-Jolie, Rambouillet et Saint-Germain

Département de l'Essonne

- Evry, Etampes et Palaiseau

Département des Hauts-de-Seine

- Nanterre, Antony et Boulogne-Billancourt,

Département de Seine-Saint-Denis

- Bobigny, Le Raincy et Saint-Denis

Département du Val-de-Marne

- Créteil, l'Hay-les-Roses et Nogent-sur-Marne

Département du Val-d'Oise

- Cergy, Argenteuil et Sarcelles

A Melun (77), Etampes (91), Palaiseau (91), Nanterre (92) et Sarcelles (95), la mairie (ou l'Hôtel de Ville) a été remplacée lors de certaines permanences par un service décentralisé sur le territoire communal.

4.5 Le dossier d'enquête

4.5.1 La composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête précisé dans l'arrêté se compose des pièces suivantes :

- l'arrêté n°13-15 de mise à l'enquête en date du 28 février 2013,
- la délibération n° CR 81-12 du 25 octobre 2012 du Conseil régional d'Ile-de-France relative à l'arrêt du projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France,
- le projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional le 25 octobre 2012 comprenant 5 fascicules:
 - o La « Vision régionale » en préambule,
 - o Les « Défis, Projet spatial et Objectifs »,
 - o Les « Orientations réglementaires » auxquelles sont jointes la Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) et sa déclinaison selon les 3 piliers du projet spatial régional,
 - o L' « Evaluation environnementale »,
 - o Les « Propositions pour la mise en œuvre » (en annexe) ;
- les avis des personnes publiques associées : des huit Conseils généraux d'Ile-de-France, du Conseil économique, social et environnemental régional, des Chambres consulaires,
- l'avis de la formation d'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable,
- des documents produits par l'Etat dans le cadre de la révision du SDRIF :
 - o l'avis de l'Etat sur le projet de SDRIF arrêté,
 - o la note d'enjeux,
- le bilan de la concertation préalable à l'enquête publique.

Pour une meilleure lisibilité, les 5 fascicules du projet ont été numérotés à la demande de la Commission dans la mesure où la compréhension du projet nécessitait sa lecture dans l'ordre de la numérotation. Les pièces annexes ont été également numérotées à la suite.

4.5.2 La consultation du dossier

Afin que le public puisse en prendre connaissance et formuler ses observations, ce dossier a été tenu à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture au public des bâtiments désignés comme lieu d'enquête.

Le dossier a été également consultable, pendant la durée de l'enquête, sur le site Internet www.enquetespubliques.iledefrance.fr/ssdrif dédié à la présente enquête publique. Ce site comportait un portail commun avec l'enquête publique relative à la révision du PDUIF. Ce site internet a permis au public de déposer ses observations sur un registre dématérialisé. Les observations correspondantes ont été annexées au registre d'enquête ouvert au siège de l'enquête et consultable sur le site dédié.

4.6 La durée de l'enquête publique

L'arrêté n° 13-15 du 25 février 2013 a défini l'ouverture de l'enquête publique du 28 mars au 30 avril 2013, soit 34 jours consécutifs.

Suite à la décision du Président de la commission d'enquête de prolongation de deux semaines de la durée de l'enquête, un arrêté de prolongation n° 13-44, en date du 23 avril 2013, a été pris par M. le Président du Conseil régional portant la clôture de l'enquête publique au 14 mai 2013 .

L'enquête publique a donc été ouverte au Public du 28 mars au 14 mai 2013, et sa durée effective a été de quarante huit (48) jours consécutifs.

4.7 Les permanences

4.7.1 L'organisation des permanences

Les commissaires enquêteurs ont assuré personnellement entre 18 et 20 permanences sur la totalité de la durée de l'enquête, y compris sa prolongation.

4.7.2 Les dates des permanences

Les dates ci-après prennent en compte la prolongation de l'enquête et mentionnent donc six ou sept permanences pour chaque lieu d'enquête. Pour certaines d'entre elles, les permanences ont été tenues dans des locaux annexes des mairies lieux d'enquête.

4.7.2.1 Département de Paris

- l'Hôtel de Région (7^{ème}) : les vendredi 29 mars, jeudi 4 avril, mercredi 10 avril, jeudi 18 avril et lundi 28 avril 2013; et pour la prolongation : le lundi 6 avril et le mardi 14 avril ;
- mairie du 4^{ème} : les mardi 2 avril, mardi 9 avril, jeudi 18 avril, lundi 22 avril et samedi 27 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;
- mairie du 13^{ème} : les mercredi 3 avril, jeudi 11 avril, samedi 20 avril, lundi 22 avril et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013 ;

- mairie du 17^{ème}: les jeudi 4 avril, samedi 13 avril, mardi 16 avril, mardi 23 avril et vendredi 26 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013 ;

4.7.2.2 Département de Seine-et-Marne

- mairie de Melun : les mardi 2 avril, jeudi 11 avril, jeudi 18 avril, samedi 27 avril, et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le vendredi 10 mai 2013 ;
- mairie de Fontainebleau : les jeudi 28 mars, mercredi 3 avril, mardi 9 avril, jeudi 18 avril et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 6 mai 2013 ;
- mairie de Meaux : les jeudi 28 mars, vendredi 5 avril, lundi 8 avril, samedi 20 avril et lundi 22 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 7 mai 2013 ;
- mairie de Provins : les samedi 30 mars, mercredi 3 avril, lundi 8 avril, lundi 15 avril et jeudi 25 avril 2013 ; et pour la prolongation : vendredi 10 mai 2013 ;
- mairie de Torcy : les samedi 6 avril, vendredi 12 avril, mardi 16 avril, lundi 22 avril et vendredi 28 avril 2013 ; et pour la prolongation : le 13 mai 2013 ;
- mairie de Coulommiers : les vendredi 29 mars, vendredi 5 avril, lundi 15 avril, vendredi 19 avril et mardi 23 avril ; et pour la prolongation : le mardi 7 mai 2013 ;

4.7.2.3 Département des Yvelines

- mairie de Versailles : les jeudi 28 mars, samedi 8 avril, mercredi 10 avril, lundi 15 avril et vendredi 26 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;
- mairie de Mantes-la-Jolie : les mercredi 3 avril, jeudi 11 avril, samedi 20 avril, mardi 23 avril et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;
- mairie de Rambouillet : les vendredi 29 mars, jeudi 4 avril, samedi 13 avril, mardi 16 avril et mercredi 24 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;
- mairie de Saint-Germain-en-Laye : les mardi 3 avril, vendredi 12 avril, jeudi 18 avril, samedi 27 avril et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013.

4.7.2.4 Département de l'Essonne

- mairie d'Evry : les jeudi 28 mars, vendredi 5 avril, samedi 13 avril, lundi 22 avril et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;
- mairie d'Etampes : les vendredi 29 mars, samedi 6 avril, mercredi 10 avril, jeudi 18 avril et vendredi 26 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013 ;
- mairie de Palaiseau : les mardi 2 avril, vendredi 12 avril, samedi 20 avril, mercredi 24 avril et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013.

4.7.2.5 Département des Hauts-de-Seine

- mairie de Nanterre : les samedi 30 mars, vendredi 5 avril, mercredi 10 avril, jeudi 18 avril et vendredi 26 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013 ;
- mairie d'Antony : les jeudi 28 mars, samedi 6 avril, jeudi 11 avril, mercredi 17 avril et lundi 22 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 7 mai 2013 ;
- mairie de Boulogne-Billancourt : les jeudi 4 avril, vendredi 12 avril, samedi 20 avril, mardi 23 avril et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;

4.7.2.6 Département de Seine-Saint-Denis

- mairie de Bobigny : les mercredi 3 avril, lundi 8 avril, samedi 13 avril, jeudi 25 avril et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;

- mairie du Raincy : les vendredi 29 mars, samedi 6 avril, mardi 9 avril, mercredi 17 avril et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013 ;
- mairie de Saint-Denis : les mercredi 3 avril, samedi 13 avril, jeudi 18 avril, lundi 22 avril et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 6 mai 2013 ;

4.7.2.7 Département du Val-de-Marne

- mairie de Créteil : les jeudi 28 mars, vendredi 5 avril, jeudi 11 avril, samedi 20 avril et vendredi 26 avril 2013 ; et pour la prolongation : le 11 mai 2013 ;
- mairie de l'Haÿ-les-Roses : les jeudi 4 avril, mercredi 10 avril, vendredi 19 avril, samedi 27 avril et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le 14 mai 2013 ;
- mairie de Nogent-sur-Marne : les mercredi 3 avril, samedi 13 avril, lundi 15 avril, jeudi 25 avril et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le samedi 4 mai 2013 ;

4.7.2.8 Département du Val-d'Oise

- mairie de Cergy : les mardi 2 avril, vendredi 12 avril, lundi 15 avril, samedi 20 avril et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le mardi 14 mai 2013 ;
- mairie d'Argenteuil : les jeudi 4 avril, samedi 13 avril, mercredi 17 avril, jeudi 25 avril et lundi 29 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013 ;
- mairie de Sarcelles, les mardi 2 avril, jeudi 11 avril, lundi 15 avril, samedi 27 et mardi 30 avril 2013 ; et pour la prolongation : le lundi 13 mai 2013.

CHAPITRE V : DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

5.1 L'information du public

5.1.1 Les mesures de publicité légales

La publicité légale a été effectuée dans trois journaux à diffusion nationale ainsi que dans deux journaux diffusés dans les départements franciliens.

Parallèlement, un «Avis d'enquête publique» a été apposé dans chaque lieu d'enquête ainsi qu'aux sièges des préfetures et sous-préfetures des départements.

5.1.1.1 Dans la presse

Pour l'ensemble du territoire national, les trois journaux suivants ont été retenus : LIBÉRATION, LA CROIX et LES ECHOS.

En ce qui concerne les départements, ce sont :

- Pour Paris et les sept autres départements de la région Ile-de-France : LE PARISIEN avec ses éditions locales,

Et comme journal régional par département :

- Pour Paris : LES ECHOS (édition 75)
- Pour la Seine-et-Marne : La République de Seine-et-Marne,
- Pour les Yvelines : Le Courrier des Yvelines,
- Pour l'Essonne : LES ECHOS (édition 91)
- Pour les Hauts-de-Seine : LES ECHOS (édition 92) et ECHO ILE-DE-FRANCE (92)
- Pour la Seine-Saint-Denis : ECHO ILE-DE-FRANCE 93
- Pour le Val-de-Marne : Les Echos (édition 94) et ECHO ILE-DE-FRANCE 94
- Pour le Val d'Oise : LA GAZETTE DU VAL D'OISE.

Les parutions ont eu lieu aux dates suivantes :

Publications	Première	Seconde
LIBERATION	11/03/2013	03/04/2013
LA CROIX	11/03/2013	04/04/2013
LES ECHOS	12/03/2013	02/04/2013
LE PARISIEN IDF	11/03/2013	02/04/2013
LA REPUBLIQUE DE SEINE-ET-MARNE	11/03/2013	01/04/2013
LE COURRIER DES YVELINES	13/03/2013	03/04/2013
ECHO ILE-DE-FRANCE	08/03/2013	29/03/2013
LA GAZETTE DU VAL D'OISE	13/03/2013	01/04/2013

5.1.1.2 Sur les lieux d'enquête

Par son courrier en date du 8 février 2013 le Conseil Régional avait attiré l'attention des maires sur leurs obligations vis-à-vis de l'enquête, notamment en matière d'information et de mise à disposition du dossier de SDRIF. La prolongation de l'enquête a donné lieu à un nouveau courrier de la Région à ces maires en date du 28 avril 2013.

Les «Avis d'Enquête», au format A2 sur fond jaune, ont été régulièrement apposés sur les lieux d'enquête.

5.1.2 Les mesures d'information complémentaires

5.1.2.1 Sur les lieux d'enquête

La Région a donné aux mairies lieux d'enquête une affiche et deux kakémonos. Ces deux bannières résumaient à elles seules pour le public les quelques 750 pages du projet soumis à la consultation.

En outre, elle a mis à la disposition de ces lieux à l'intention du public une grande quantité de dépliants et des brochures de synthèse résumant le projet, incitant le public à participer à l'enquête publique et lui indiquant les modalités du dépôt de ses observations sur les registres papier, mais également sur le registre dématérialisé ouvert sur le site Internet dédié aux enquêtes publiques «<http://enquetespubliques.iledefrance.fr>». A ces documents ont été joints des CD-Rom. Les commissaires enquêteurs en ont remis à leurs visiteurs lors de leurs permanences.

La Région a également demandé aux mairies de mettre à la disposition du public un ordinateur afin de lui permettre de consulter le dossier ou les messages déposés sur Internet dans le cadre de l'enquête.

5.1.2.2 Par l'intermédiaire d'autres médias

5.1.2.2.1 Ceux de la Région

La Région dispose d'un magazine bimestriel : «Ile-de-France». Sa diffusion gratuite à 3 400 000 exemplaires permettait une bonne couverture des foyers franciliens. L'information sur les dates de l'enquête est parue dans la publication du mois d'avril 2013.

5.1.2.2.2 Dans d'autres médias

La campagne d'information grand public PDUIF-SDRIF prévue par la Région comprenait également :

- des Insertions publicitaires dans la presse (entre le 22 et 27 mars), à raison de 10 à 15 parutions : presse quotidienne régionale (Le Parisien IDF), dans la presse gratuite (Metro, 20mn, Direct Matin) et dans le Journal du Dimanche (JDD);
- une seconde campagne à la demande de la commission s'est déroulée entre les 26 avril et 2 mai dans les médias suivants : Le Monde, L'Express, Pages Jaunes et RATP ;
- des bannières publicitaires sur les sites Internet les plus puissants d'Ile-de-France (RATP, Mappy, LE PARISIEN, L'EXPRESS, Pages Jaunes, ...);
- l'ouverture du site Internet dédié, www.enquetespubliques.iledefrance.fr, ouvert dès le 13 mars 2013 ;
- des dépliants d'information sur le projet, l'enquête et ses modalités ;
- la rencontre du 27 mars à la Maison de la Chimie;
- la rencontre Hacka data week end Ile-de-France, à La Fonderie, du 22 au 24 mars;
- les vidéos dans les 87 trains franciliens (réseaux Nord et Est).

Sans oublier le portail de la Région, des newsletters Internet, Facebook et Twitter.

5.1.2.2.3 Sur d'autres lieux

Toutes les mairies de la région en dehors des lieux d'enquête, y compris les intercommunalités et les directions générales des services des collectivités, ont été

destinataires d'un dossier et d'un pro format de l'affiche mentionnant l'enquête. Certaines ont pris l'initiative d'apposer le fac-simile de l'affiche sur leurs panneaux administratifs, d'autres d'informer leurs administrés par tous moyens à leur disposition (journal lumineux, informations communales, site internet). La prolongation de l'enquête leur a également été signifiée par un courrier de la Région, en date du 26 avril 2013.

5.2 Les mesures complémentaires décidées en cours d'enquête

Malgré le plan de communication mis en place par la Région complétant la publicité légale, la commission a constaté la difficulté de toucher le public pour lui faire connaître l'enquête et son importance. La Région a mis en place un dispositif complémentaire d'information. Elle a demandé aux collectivités locales de le relayer.

5.3 La prolongation de l'enquête

La faible participation du public au début de l'enquête constatée d'une manière générale par la commission et déplorée par certaines associations sur l'ensemble des lieux d'enquête et par internet, a pu être mesurée par le suivi en temps réel du dépôt des observations sur le site Internet.

A titre d'exemple, sur le registre dématérialisé sur le site Internet, 360 observations ont été déposées entre le 28 mars et le 19 avril, 610 jusqu'à l'annonce de la prolongation le 24 avril 2013, 1.183 jusqu'au 30 avril, 1869 à la clôture de l'enquête le 14 mai.

Ce constat a amené la commission à décider de prolonger l'enquête le 19 avril 2013.

En application de l'article R 123-6 du Code de l'environnement, la commission d'enquête a décidé la prolongation de 2 semaines de l'enquête publique. Le Président de la commission d'enquête a officialisé cette décision le 19 avril 2013,

- « considérant l'importance de la portée du Schéma Directeur sur la vie quotidienne des Franciliens et leur environnement et, en conséquence, l'importance leur information et de leur expression sur le projet de révision de ce Schéma Directeur dans le cadre de l'enquête publique en cours,
- considérant la difficulté de faire connaître l'enquête publique à l'ensemble des Franciliens, conjuguée à la difficulté d'appropriation du projet par le public une fois informé et motivé,
- considérant la faible participation du public depuis le début de l'enquête,
- vu les demandes exprimées par le public de prolongation de l'enquête,
- considérant la durée initiale de 34 jours de l'enquête relativement courte étant donné son importance et l'intérêt de la prolonger pour favoriser l'expression du public » .

La décision de prolongation s'est accompagnée d'une demande de la commission à la Région d'un renforcement de l'information et de la publicité en rappelant l'importance de l'enquête pour le public et l'avenir de la région. Cette communication supplémentaire, associant notamment les 50 plus grosses agglomérations de la région francilienne, a été mise en œuvre par la Région au cours de la dernière semaine d'avril.

5.4 Le déroulement des permanences

Les permanences n'ont donné lieu à aucune manifestation particulière de la part du public. Les trois premières semaines ont été très calmes, voire sans visite pour quelques lieux. La commission a toutefois noté à Antony une affluence plus importante que dans d'autres lieux.

L'enquête prolongée du 1^{er} au 14 mai inclus, a donné lieu à une ou deux permanences supplémentaires dans chaque lieu d'enquête, permanence dont l'affluence a été également variable suivant les lieux.

5.4.1 La mise en place des permanences

Les commissaires enquêteurs ont pris contact avec les services municipaux gestionnaires des lieux désignés pour assurer les permanences afin d'établir un premier contact avec le personnel chargé, pour le compte de la mairie, de mettre en place les éléments matériels de l'enquête. Ils ont ainsi pris connaissance des lieux et de leurs particularités : horaires d'ouverture au public, accessibilité des locaux, lieux de mise à disposition des pièces à consulter, lieux de permanence, dispositions de l'affichage et des autres moyens de communication, mise en place pour le public d'un balisage d'accès à la salle de permanence.

Ils se sont assurés avant l'ouverture de l'enquête de la bonne lisibilité des avis d'enquête et ont pu obtenir souvent un complément d'affichage en d'autres lieux de la commune et des relais d'information (journaux municipaux, sites internet). A l'occasion de leurs permanences, ils ont constaté la permanence de l'affichage sur les lieux d'enquête.

Pratiquement, tous les lieux étaient accessibles au public, soit à rez-de-chaussée, parfois surélevé (à la Région ou à Provins), soit en étage mais pas toujours avec ascenseur (services techniques à Etampes, hôtels de ville de Fontainebleau, de Provins et du Raincy). Dans ces cas particuliers, le commissaire enquêteur a demandé de pouvoir recevoir les éventuels Intervenants dans un local à rez-de-chaussée ; cette occurrence ne s'est pas produite.

Dans le cas de Melun où les services de l'urbanisme ne disposaient pas d'un local indépendant, une salle en sous-sol a été mise à disposition pour assurer la confidentialité des entretiens et recevoir des groupes de personnes ; cette salle n'était pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

5.4.1.1 Département de Paris

Quatre lieux de permanence étaient dédiés à Paris: le siège de la Région (7^{ème} arrondissement) et les mairies des 4^{ème}, 13^{ème} et 17^{ème} arrondissements.

19 observations ont été versées aux registres d'enquête. 5 registres en tout ont été ouverts dont 2 à la Région.

La commission a reçu au cours de ses 24 permanences une quinzaine de visiteurs parmi lesquels une association, deux élus, dont un représentant de groupe politique.

5.4.1.2 Département de la Seine-et-Marne

Six lieux d'enquête étaient dédiés à ce département: Melun, Fontainebleau, Meaux, Provins, Torcy et Coulommiers.

Soixante quinze observations ont été versées aux registres d'enquête pour l'ensemble du département. 9 registres ont été ouverts, dont 2 à Melun, Fontainebleau et Torcy,.

90 personnes environ ont été accueillies lors des permanences, dont 40 à Melun.

La Commission a reçu au cours de ces 36 permanences en majorité des élus ou leurs représentants ou groupes politiques (38), des associations ou groupements (13) et des particuliers.

Une pétition recueillant 1 030 signatures a été remise au commissaire enquêteur à Melun contre la réalisation du pont aval entre Dammarie-les-Lys et Le Mée.

5.4.1.3 Département des Yvelines

Quatre lieux d'enquête étaient dédiés à ce département: Versailles, Mantes-la-Jolie, Rambouillet et Saint-Germain .

98 observations ont été versées aux registres d'enquête. 15 registres ont été ouverts à Versailles (3), Mantes-la-Jolie (3), Rambouillet (4) et Saint-Germain-en-Laye (5).

La commission d'enquête a reçu au cours de ces 24 permanences plus de 90 visiteurs, dont une grande majorité d'élus, une trentaine de particuliers et une quinzaine d'associations.

Une pétition recueillant 604 signatures a été reçue en permanence à Mantes pour la réalisation d'une déviation locale dans la vallée de la Mauldre.

5.4.1.4 Département de l'Essonne

Trois lieux d'enquête étaient dédiés à ce département: Evry, Etampes et Palaiseau.

Soixante-quatorze observations ont été versées aux registres. 7 registres ont été ouverts (à Evry (3), Etampes (2) et Palaiseau (2)).

Le commissaire enquêteur a reçu plus de 60 personnes, aussi bien des particuliers que des élus. Il a mené des entretiens particuliers avec six d'entre eux.

Une première pétition recueillant 98 signatures a été déposée à Evry par les associations «Le Menhir» et les «Riverains de l'Yerres» et une seconde à l'initiative de la mairie de Brunoy, recueillant 243 signatures, toutes deux pour la protection des terrains du Muséum de Brunoy (91).

5.4.1.5 Département des Hauts-de-Seine

Trois lieux d'enquête étaient dédiés à ce département: Nanterre, Antony et Boulogne-Billancourt.

100 observations ont été versées aux registres d'enquête (dont 4 sur le PDUIF). 6 registres ont été ouverts à Antony (3), Boulogne-Billancourt et Nanterre (2).

Antony représente 72 observations sur ces 100 observations des Hauts -de-Seine.

La Commission a reçu au cours de ces 18 permanences une centaine de visiteurs dont des élus locaux et du département voisin ou leurs représentants, ainsi que des fonctionnaires municipaux.

5.2.1.6 Département de la Seine-Saint-Denis

Trois lieux d'enquête étaient dédiés à ce département: Bobigny, Le Raincy et Saint-Denis.

Quatorze observations ont été versées aux 3 registres d'enquête (1 dans chacune des mairies).

La Commission a reçu au cours de ces 18 permanences une vingtaine de visiteurs, essentiellement des représentants d'élus (5) et d'associations.

5.4.1.7 Département du Val-de-Marne

Trois lieux d'enquête étaient dédiés à ce département: Créteil, l'Hay-les-Roses et Nogent-sur-Marne.

Dix neuf observations ont été versées aux 3 registres d'enquête (1 dans chacune des mairies).

La Commission a reçu au cours de ces 18 permanences 25 visiteurs environ pour les trois lieux d'enquête parmi lesquels 5 élus ou représentants de collectivité et 4 associations.

Une pétition recueillant 5835 signatures a été déposée à l'Hay-les-Roses pour la protection de la Plaine de Montjean.

5.4.1.8 Département du Val d'Oise

Trois lieux d'enquête étaient dédiés à ce département: Argenteuil, Cergy et Sarcelles.

Trente cinq observations ont été versées aux registres d'enquête. 4 registres ont été ouverts à Argenteuil, Cergy (2) et Sarcelles émanant de 14 élus, 6 associations, 13 particuliers et 2 groupes politiques.

La Commission a reçu environ 45 visiteurs au cours des 18 permanences.

5.4.2 En conclusion

52 registres ont recueilli les contributions des Intervenants, totalisant 434 observations. 450 visiteurs environ ont été constatés lors des permanences, certains étant venus à plusieurs reprises.

Vingt-neuf lieux d'enquête dont 4 pour Paris et 9 pour la Petite Couronne (représentant 124 communes et un poids démographique de 6 665 370 habitants) et 16 pour la Grande Couronne (représentant 1 157 communes et 5 120 131 habitants).

5.5 La clôture de l'enquête

L'enquête publique s'est achevée le 14 mai 2013 à l'heure de fermeture des lieux d'enquête. Deux registres ont pu être clos sur place (L'Hay-les-Roses et Versailles) par le commissaire enquêteur à l'issue de sa permanence du 14 mai.

Sur le site dédié, la clôture était le même jour à minuit. Passée cette heure, le site n'était plus accessible, ni pour les Intervenants, ni pour la commission.

5.6 Le recueil des registres d'enquête, des observations déposées par internet et par courrier

A l'issue de la clôture de l'enquête publique, les registres ont été collectés dans l'ensemble des lieux de permanence. Ils ont été déposés à la Région le 21 mai 2013. De ce fait, les registres autres que ceux de l'Hay-les-Roses et de Versailles ont été clos le 22 mai 2013.

A été gravée sur un CD-ROM, remis le 22 mai 2013 à tous les membres de la commission, la copie :

- des registres recueillis dans les lieux d'enquêtes et de leurs pièces jointes,
- des observations recueillies sur le registre dématérialisé,
- des pièces jointes à ces observations,
- et des courriers adressés au Président de la commission d'enquête.

Après décompte général de toutes les observations, la commission a noté :

- 1869 contributions sur le registre dématérialisé auxquelles étaient joints 289 courriers,
- 434 observations sur les registres comprenant pour certaines des pièces jointes,
- 351 courriers adressés au président de la commission,

soit un total de 2.654 contributions.

5.7 Commentaires de la commission sur le déroulement de l'enquête

5.7.1 Au niveau de l'information

Par rapport au plan de communication de la Région sur les lieux d'enquête, le matériel informatif (affiches autres que l'avis d'enquête, kakémonos, dépliants) mis à disposition des mairies par la Région a bien été mis en évidence. La commission a cependant constaté que le public s'était très peu approprié les CD-Rom et la brochure de synthèse disponible à partir du 15 avril 2013. Pour les mairies disposant de plusieurs accès, le nombre de kakémonos a semblé insuffisant.

Les «Avis d'Enquête», au format A2 sur fond jaune, ont été régulièrement apposés sur les lieux de permanence. Au nombre de deux, minimum légal réglementaire, la visibilité de ces affiches a cependant été jugée insuffisante pour sensibiliser le public, d'autant que l'une au moins de ces affiches se trouvait à l'intérieur des locaux et l'autre, en extérieur, pas toujours protégée. Aussi la commission a-t-elle demandé que d'autres affiches soient transmises sur ces lieux, ce qui a été fait.

Quant à l'ordinateur que la Région avait demandé de mettre à disposition, cette possibilité n'a pu être satisfaite dans tous les lieux d'enquête. Il semble toutefois que cette opportunité n'ait pas été vraiment exploitée par le public.

En ce qui concerne les divers documents composant le dossier proprement dit mis à la disposition du public sur les lieux d'enquête, la commission ne peut que constater qu'ils n'ont été que très peu consultés.

Au vu de certaines remarques et des retours lors des permanences, il semble que les associations, certaines mairies ou certains élus ou groupements de citoyens, ont contribué d'une manière très importante à la prise de connaissance par le public de cette enquête.

L'affichage légal ne semble avoir eu que peu d'incidence pour le public en termes d'information sur l'enquête et son incitation à y participer.

5.7.2 Au niveau du site dédié à l'enquête publique

Après diverses mises au point lors des réunions préparatoires, le site dédié à l'enquête publique, ouvert le 14 mars 2013, s'est avéré facile d'utilisation et de consultation. Cependant, si l'on prend en compte les remarques du public, les cartes et graphiques n'étaient pas de consultation aisée, ne supportant pas l'agrandissement.

La modération à la charge du gestionnaire du site s'est exercée pour deux observations comprenant des propos inadéquats.

L'afflux de contributions de même nature, parfois au mot près, s'apparentant donc à une pétition, a rendu difficile la recherche de fiabilité de la restitution de l'expression du public, de sa signification et de son caractère représentatif.

Malgré la distinction précise faite sur le site entre les deux enquêtes concernant l'une le SDRIF et l'autre le PDUIF, leur quasi simultanéité a troublé plusieurs intervenants ne comprenant pas le champ respectif des deux enquêtes et leur articulation.

A minuit le 14 mai, le site Internet était fermé. Le public a regretté l'impossibilité de cette consultation après la fin de l'enquête. La Région a expliqué qu'il y avait lieu d'assurer le parallélisme avec les registres d'enquête non consultables après la fin de l'enquête.

5.7.3 Au niveau du dossier d'enquête

La commission s'est assurée au cours des permanences que le dossier était toujours complet.

Une seule exception a été relevée à L'Haÿ-les-Roses où les pièces manquantes signalées par le commissaire enquêteur ont été remplacées au plus tôt par la Région.

5.7.4 Au niveau des lieux d'enquête

La plupart des mairies ont assuré un fonctionnement matériel de l'enquête publique correct (mise à disposition des informations, des registres, des divers documents, balisage jusqu'au lieu de permanence ou de consultation du dossier, prise en compte de l'accessibilité, etc.).

La simultanéité de l'enquête avec celle du PDUIF a parfois provoqué des quiproquos; le personnel d'accueil chargé du dossier a parfois communiqué ce dernier au lieu de celui du Schéma Directeur d'Ile-de-France, ce qui a occasionné le dépôt de quelques observations liées au SDRIF sur le registre du PDUIF.

En outre, toutes les mairies, pour des raisons évidentes de sécurité, n'ont pas mis à un ordinateur à la disposition du public pour la consultation du CD Rom ou du site dédié.

5.7.5 Les entretiens avec les élus

Ils ont eu lieu la plupart du temps au cours des permanences. Le plus souvent, il s'agissait pour les élus d'expliquer leur position, concrétisée généralement par une observation écrite ou un courrier joint, parfois faisant doublon avec le même courrier envoyé au Président de la commission ou déposé sur le site dédié.

Quelques réunions se sont déroulées en dehors des permanences.

5.7.6 Les interlocuteurs de la commission

En dehors des représentants du Conseil Régional, la Commission a rencontré nombre de personnes qualifiées, des représentants des services de l'Etat, des corps constitués, des collectivités publiques et d'associations, parfois à plusieurs reprises.

En outre, le président de la commission d'enquête a rencontré les représentants:

- de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris,
- de la Chambre d'Agriculture Paris-Ile-de-France,
- de la Société du Grand Paris,
- de la Communauté d'agglomération du Val d'Orge,
- de l'Association patrimoniale de la Plaine de Versailles et du Plateau des Alluets,
- de la Ville de Paris et de l'APUR,
- de l'EPA Plaine de France,
- du Conseil Général du Val-de-Marne,
- de la Ville de Saint-Denis,
- de la Ville d'Argenteuil,
- de l'Agence des Espaces Verts,
- des Ports de Paris.

Enfin, il s'est entretenu avec :

- M. le Maire de Noisy-le-Grand,
- M. l'Adjoint au Maire de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Ile-de-France,
- M. le Président du Conseil général de Seine-et-Marne,
- M. le Président de l'Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge (Audeso),
- M. le Président d'Ile-de-France Environnement.

5.7.7 Les réunions de la commission

Au total, la commission d'enquête a tenu 34 réunions, dont 7 avec les représentants de la Région.

CHAPITRE VI : EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

6.1 La méthode de recueil et d'analyse des observations

6.1.1 Les observations recueillies

Les observations recueillies se répartissent ainsi :

- 1 869 sur le registre dématérialisé ouvert sur le site internet dédié au projet auxquelles étaient joints 289 courriers;
- 434 sur les registres mis à disposition du public sur les lieux d'enquête ;
- 351 courriers adressés au Président de la commission d'enquête ;

soit un total de 2 654 observations.

6.1.2 La méthode

La commission d'enquête a dépouillé au plus vite les observations au fur et à mesure de leur dépôt sur chacun des supports (registre dématérialisé, registres lieux d'enquête, courriers) compte tenu de leur nombre important et du calendrier très contraint.

Elle a organisé la répartition du travail entre ses membres et le classement des observations par thème.

Ainsi, les observations ont été répertoriées:

- par l'identifiant RE X (numéro chronologique) Nom de l'auteur Nom de la commune (numéro du département) pour celles reçues sur le registre dématérialisé ;
- par l'identifiant Nom du lieu d'enquête/Numéro de registre/Numéro de l'observation Nom de l'auteur Nom de la commune (numéro du département) pour celles inscrites sur les registres lieux d'enquête ;
- par l'identifiant CE X (numéro chronologique) Nom de l'auteur Nom de la commune (numéro du département) pour celles adressées par courrier au Président de la commission d'enquête.

Chaque observation a donc été numérotée, synthétisée et décomposée par thème et par sujet: la commission a donné le nom de « sujet d'observation » à chaque partie d'observation affectable à un thème.

6.1.3 Les thèmes

La liste des thèmes arrêtée initialement par la commission d'enquête pour le dépouillement des observations comprenait un Thème 3 « Projet spatial » décomposé en plusieurs sous thèmes, dont le numéro 3.4 était attribué aux équipements structurants. Au cours du dépouillement, ce sous thème n'a pas été retenu, les observations correspondantes étant réparties entre les autres sous thèmes. Il en résulte la liste des **14 thèmes** suivants :

- **Thème1 : Lisibilité, appropriation ;**
- **Thème 2 : Concertation ;**
- **Thème 3.1 : Cadrage régional de la population et des emplois en 2030 ;**
- **Thème 3.2 : Géographie stratégique ;**

- **Thème 3.3 : Densification;**
- **Thème 3.5 : Espaces agricoles ;**
- **Thème 3.6 : Espaces naturels ;**
- **Thème 4 : Développement économique et social ;**
- **Thème 5 : Transports et déplacements ;**
- **Thème 6 : Logement et habitat ;**
- **Thème 7 : Cadre de vie ;**
- **Thème 8 : Environnement ;**
- **Thème 9 : Dispositions réglementaires, compatibilité ;**
- **Thème 10 : Gouvernance et mise en œuvre.**

Les grilles d'analyse des observations sont annexées au présent rapport.

Le registre dématérialisé a été le mode d'expression largement majoritaire pour les particuliers (81%) et les associations (66%), et minoritaire pour les collectivités (25%) dont la majorité a préféré adresser un courrier au Président de la commission d'enquête.

Quelques acteurs économiques ont également adressé leur contribution.

6.2 Les pétitions

8 pétitions ont été jointes à des observations dont 7 pétitions indiquent le nombre de signatures:

- RE 692 : Pétition des riverains du quartier Aragon de Villejuif (94) contre le projet de ZAC sur le terrain EdF à Villejuif : 2011 signatures ;
- CE 272 : Pétition de la Mairie de Trilport (77) pour le projet de déviation de Trilport : 1300 signatures ;
- Evry/1/16 : pétition des associations Le Menhir écologie et Les Riverains de l'Yerres (91) pour la protection des terrains du Muséum de Brunoy en raison de leur valeur paysagère : 90 signatures ;
- Evry/2/21 : Pétition à l'initiative de la Mairie de Brunoy (91) contre la modification du statut des terrains du Muséum : 243 signatures ;
- L'Hay-les-Roses/1/4 : Pétition du Collectif pour l'espace naturel de Montjean à Rungis (94) pour la protection de la Plaine de Montjean : 5835 signatures ;
- Mantes/1/17 : Pétition de l'association Mieux Vivre à Nézel et dans la Vallée de la Mauldre (MVNVM) présentant un projet de déviation locale de Nézel, Aulnay sur Mauldre, Maule et Mareil sur Mauldre (78) : 604 signatures ;
- Melun/1/19 : Pétition déposée par M.Guérin, Conseiller général contre la réalisation du pont aval sur la Seine, entre Le Mée et Dammarie les Lys (77): 1030 signatures.

En dehors de ces pétitions signées, la commission a reçu une pétition non signée :

- RE 33 : pétition de l'association Ecolomia à Bussy Saint Georges (91) pour la promotion de l'agriculture biologique et une ferme pédagogique.

6.3 Les avis globaux exprimés

Les avis globaux sur le projet sont rarement exprimés comme tels.

Seules, les délibérations des collectivités sur le projet émettent un tel avis global assorti de réserves et de recommandations justifiant leur avis. Il en est de même pour les personnes publiques associées. Souvent l'avis favorable ou défavorable peut être perçu comme une posture politique sans lien direct avec l'importance des réserves émises. Les acteurs économiques, les associations et le public paraissent formuler un avis défavorable un peu plus souvent qu'un avis favorable pour manifester avec plus de force l'importance du sujet de leur expression.

L'exploitation statistique des avis ne peut donc être significative de l'avis des franciliens sur le projet. La fréquence d'évocation d'un thème peut donner une idée de sa sensibilité pour le public.

6.4 Les observations déposées sur le registre dématérialisé ouvert sur le site dédié au projet

1 869 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé auxquelles étaient joints 289 courriers, représentant la contribution la plus importante de l'expression du public sur le projet mis à l'enquête (**70 % des observations**).

Au delà de cette importance quantitative, il convient de souligner la bonne qualité d'expression et la richesse des arguments présentés, signes d'un grand intérêt porté au projet et à son analyse. Les intervenants ont certainement passé beaucoup de temps pour s'informer et construire leur position. L'expression est complétée par de nombreuses pièces-jointes: au total 262, soit 15% des observations déposées par internet. Ces pièces jointes développent souvent l'avis, la contribution, les propositions, avec le cas échéant une illustration et des documents d'études. Elles émanent aussi bien de particuliers, d'associations et de collectivités; dans ce dernier cas, il s'agit notamment de délibérations.

Chaque observation concerne plusieurs thèmes. Les 1 869 observations comportent 4 248 sujets d'observation, soit une moyenne de 2,3 sujets d'observation par thème.

6.4.1 Les auteurs des observations

Les auteurs des observations pouvaient conserver l'anonymat. Dans ce cas, leur nom est remplacé par « Particulier » quand l'observation correspondante est citée dans le rapport. Une très grande majorité des particuliers (90%) se sont identifiés avec leur nom et leur adresse.

La répartition des 1869 observations entre leurs auteurs est la suivante :

Particuliers : 1587 (85%) Associations : 175 (9%) Collectivités : 108 (6%)

6.4.2 Le tableau d'ensemble des observations déposées sur le registre dématérialisé

Thèmes	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10	Contributions du public	
Libellé des thèmes																
Départements concernés	Libilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre	Pétitions	Total des obs (sujets d'observations)
PARIS (75)	2	2	2	4	6	6	4	16	25	8	15	10	0	5		49 (105)
HAUTS-DE-SEINE (92)	6	9	10	33	165	13	16	24	112	33	124	44	4	13		273 (606)
SEINE-SAINT-DENIS (93)	4	4	8	8	16	8	4	14	43	8	14	10	4	9		76 (154)
VAL-DE-MARNE (94)	6	7	21	15	24	16	16	76	159	112	77	98	10	43	Villejuif 2011	240 (680)
Total Paris+Petite Couronne	18	22	41	60	211	43	40	130	339	161	230	162	18	70		638 (1545)
VAL D'OISE (95)	9	6	7	16	13	15	12	97	123	7	43	99	10	37		222 (494)
YVELINES (78)	27	19	14	45	47	60	38	86	236	21	80	110	14	34		365 (831)
ESSONNE (91)	20	20	19	27	80	41	61	83	178	24	90	93	18	32		344 (786)
SEINE-ET-MARNE (77)	12	8	5	19	24	33	19	29	62	7	18	27	15	13		135 (291)
Total Grande Couronne	68	53	45	107	164	149	130	295	599	59	231	329	57	116		1065 (2405)
Total général des obs localisées	86	75	86	167	375	192	170	425	938	220	461	491	75	186		1703 (3947)
Répartition selon les différents publics																
Collectivités	20	9	11	35	33	11	16	28	51	11	15	17	19	37		108 (293)
Associations et groupes	22	23	13	36	61	56	44	55	94	37	50	60	31	36		175 (618)
Particuliers et habitants localisés	44	43	62	96	281	125	110	342	793	172	396	414	25	113		1421 (3036)
Particuliers et habitants non localisés	14	7	5	9	34	3	13	33	82	11	33	48	6	13		166 (311)
Total général	100	82	91	176	409	195	183	458	1020	231	494	539	81	199		1869 (4248)

L'ordre décroissant des thèmes pour les observations déposées sur le registre dématérialisé

Thèmes	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10
Libellé des thèmes	Libilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires- comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre
Paris et Petite Couronne	14	12	10	8	3	9	11	6	1	5	2	4	13	7
Grande Couronne	10	13	14	9	5	6	7	3	1	11	4	2	12	8
Obs localisées	12	13	11	10	5	7	9	4	1	6	3	2	14	8
Collectivités	6	14	12	3	4	13	9	5	1	11	10	8	7	2
Associations	13	12	14	9	2	4	7	5	1	8	6	3	11	10
Particuliers	12	13	11	10	5	7	9	4	1	6	3	2	14	8
Ensemble des obs	11	13	12	10	5	8	9	4	1	6	3	2	14	7

6.4.3 La répartition géographique des observations

Au delà de leur classement par thème, les observations ont été triées par département lorsque la localisation de l'intervenant a été renseignée et par qualité de l'intervenant (collectivité locale, association, particulier, autre qualité).

Globalement, l'expression sur le registre dématérialisé a été nettement plus importante en Grande Couronne qu'à Paris et en Petite Couronne.

Il est noté une très grande diversité d'expression suivant les départements. L'ordre décroissant d'expression par département a été le suivant : les Yvelines, l'Essonne, les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, le Val d'Oise, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis et Paris.

6.4.4 L'ordre des thèmes par zone géographique

Pour Paris et la Seine-Saint-Denis, le faible nombre d'observations ne permet pas de noter une hiérarchie significative entre les thèmes.

Pour les Hauts-de-Seine, les thèmes les plus importants sont par ordre décroissant la densification, le cadre de vie, les transports et les déplacements; alors que pour le Val-de-Marne, il s'agit des transports et des déplacements, du logement et de l'environnement.

Globalement pour Paris et la Petite Couronne, les 3 thèmes les plus souvent évoqués sont les transports et les déplacements, le cadre de vie et la densification.

Pour les départements de la Grande Couronne, les thèmes dominants sont les transports et les déplacements, l'environnement, le développement économique et le cadre de vie.

Pour l'ensemble des intervenants, le thème le plus abordé est celui des transports et déplacements, puis ceux de l'environnement, du cadre de vie, du développement économique, et de la densification.

6.4.5 L'ordre des thèmes selon les différents publics

6.4.5.1 Les particuliers

Les particuliers ont abordé plusieurs sujets dans chaque observation.

Pour les particuliers, l'ordre décroissant d'expression des thèmes évoqués est le même que celui de l'expression générale: transports et déplacements, environnement, cadre de vie, développement économique, densification.

L'importance du thème du développement économique est liée à la crainte d'accroissement des nuisances dues à la croissance supposée du trafic aérien.

La facilité offerte par l'utilisation d'internet pour déposer une observation et consulter les observations déposées a conduit à la multiplication de certaines observations locales : nuisances aériennes au voisinage des aéroports de Roissy et d'Orly ; défense des secteurs pavillonnaires d'Antony ; opposition à l'A 104 ; opposition au tracé de la ligne LGV du projet POCL à Saint-Vrain (91)...

Ainsi, environ le quart des observations des particuliers est constitué d'observations répétitives contribuant à sur pondérer les nombres d'observations et de sujets d'expression dans les Hauts-de-Seine (densification et cadre de vie), le Val-de-Marne (développement économique et environnement), le Val d'Oise (développement économique, transports et environnement), les Yvelines (transports et environnement), l'Essonne (développement économique, transports et environnement).

Nonobstant cette focalisation sur des sujets locaux, le thème des transports lié aux difficultés actuelles de déplacement, et celui de l'environnement lié notamment à la crainte de la dégradation de la qualité de vie et à l'augmentation des nuisances restent majoritaires pour les particuliers.

6.4.5.2 Les associations

Pour les associations, l'expression est plus générale. Elle concerne l'ensemble des thèmes aussi bien sur leurs aspects globaux que sur les projets locaux.

Pour les associations, l'ordre décroissant des thèmes d'expression est le suivant : transports et déplacements, densification, environnement, développement économique, protection des espaces agricoles, cadre de vie.

6.4.5.3 Les collectivités

Pour les collectivités, l'ordre décroissant des thèmes d'expression est le suivant: transports et déplacements, gouvernance, géographie stratégique, développement économique.

6.5 Les observations inscrites dans les registres des lieux d'enquête

Corrélativement à la fréquentation très variable des lieux d'enquête, et globalement peu importante, le nombre d'inscriptions d'observations par lieu d'enquête se situe entre 3 et 72, sur un total de **434 observations** (16% du total).

Il est rappelé que l'inscription sur un registre ne signifie pas que l'auteur est localisé dans le même département que celui du lieu d'enquête.

6.5.1 Les auteurs des observations

La répartition des 434 observations entre leurs auteurs est la suivante :

Particuliers : 247 (57%) Collectivités : 113 (25%) Associations : 74 (18%).

Il s'agit :

- pour les particuliers du deuxième mode d'expression (très loin derrière internet) ;
- pour les collectivités du troisième mode après les courriers et internet;
- pour les associations du deuxième mode d'expression après internet.

6.5.2 Le tableau d'ensemble des observations déposées sur les lieux d'enquête

Thèmes lieux d'enquête	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10	Contributions du public	
Libellé des thèmes																
Départements concernés	Libilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre	Pétitions	Total des obs (sujets d'observations)
Paris 4ème	1	1	1	1					3		1	1	1			4
Paris 13ème		1		1		1	1	1	2			1	1			3
Paris 17ème	2	3	1	1				3	5	1	2	2	5	5		9
Paris Hôtel de Région	2	1		1				1	2	1	1	1	1	2		3
Total PARIS (75)	5	6	2	4		1	1	5	12	2	4	5	8	7		19 (60)
Antony	5	6		2	52		1	3	35	13	36	9		10		72
Boulogne	3	1	2	2	3	3	3	2	13	1		1	1			9
Nanterre	2		6	1	7		1	3	11	4	1	1	4	2		19
Total HAUTS-DE-SEINE (92)	10	7	8	5	62	3	5	8	59	18	37	11	5	12		100 (245)

Thèmes lieux d'enquête	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10	Contributions du public	
Libellé des thèmes																
Départements concernés	Libilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires- comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre	Pétitions	Total des obs (sujets d'observations)
Bobigny				2		1		2	2	1		2				3
Le Raincy	1			1	1	2	3	1	3	4		3		1		6
Saint-Denis				1			1	2	4	2		3		1		5
Total SEINE- SAINT-DENIS (93)	1			4	1	3	4	5	9	7		8		2		14 (44)
Créteil	1			3	4	1	5		3	2	1	1				9
L'Hay les Roses	1		2		2	2	7	1	4	3	4				Rungis 5831	8
Nogent	1			1	2	2	2	1					1	1		2
Total VAL-DE- MARNE (94)	3		2	4	8	5	14	2	7	5	5	1	1	1		19 (58)
Total Petite Couronne	14	7	10	13	71	11	23	15	75	30	42	21	6	15		133 (347)
Total Paris+Petite Couronne	19	13	12	17	71	12	24	20	87	32	46	26	14	22		152 (407)
Coulommiers		1	1	2		1		5	7	1	1		3	1		6
Fontainebleau	3	2	5	8	1	2	4	1	3	3	1	4	2	1		17
Meaux				4		1	1	2	4		1	3	1			9
Melun		1	1	10	6	9	12	13	13	2		3	4	2	Le Mée 1030	27
Provins		1	1	2		1		5	7	1	1		3	1		7
Torcy	2	2	4	2	2	2	3	1	6	1	1	1	2	1		9
Total SEINE-ET- MARNE (77)	5	7	12	28	9	16	20	27	40	8	5	11	15	6		75 (199)
Mantes					6	7	1	5	16	2	9	3		3	Mauldre 604	18
Rambouillet	1	1		2	9	6	2	6	17	5	2	6	1	3		19
St Germain			2	3	15	14	2	23	23	6	2	12	2	3		43
Versailles	2	1			10	9	5	5	10	4	1	1		4		18
Total YVELINES (78)	3	2	2	5	40	36	10	39	66	17	14	22	3	13		98 (272)

Thèmes lieux d'enquête	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10	Contributions du public	
Libellé des thèmes																
Départements concernés	Libilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre	Pétitions	Total des obs (sujets d'observations)
Etampes	2	3		5	3	12	4	4	31	1	9	4				37
Evry	3	1	6	6	7	2		7	4	1	7	8		2	Brunoy 333	21
Palaiseau	6	2		4	6	6		1	2	1		3	3			16
Total ESSONNE (91)	11	6	6	15	16	20	4	12	37	3	16	15	3	2		74 (166)
Argenteuil				1	2	1		5	5		1	1	1			8
Cergy	3	1	2	2	3	3	3	2	13	1		1	1			16
Sarcelles	1			1				5	4				1			11
Total VAL D'OISE (95)	4	1	2	4	5	4	3	12	22	1	1	2	3			35 (64)
Total Grande Couronne	24	16	22	52	70	76	37	90	165	29	36	50	24	21		282 (701)
Total général	43	29	34	69	141	88	61	110	252	61	82	76	38	43		434 (1108)

L'ordre décroissant des thèmes pour les registres lieux d'enquête

Thèmes	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10
Libellé des thèmes	Libilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre
Paris et Petite Couronne	9	12	13	10	2	14	6	8	1	4	3	5	11	7
Grande Couronne	11	14	12	5	4	3	7	2	1	9	8	6	10	13
Total	11	14	13	7	2	4	8	3	1	9	5	6	12	10

6.5.3 La répartition géographique des observations

Globalement, l'expression a été nettement plus importante en Grande Couronne (282) qu'à Paris et en Petite Couronne (152). **L'ordre décroissant d'expression par département a été le suivant : les Hauts-de-Seine, les Yvelines, la Seine-et-Marne, l'Essonne, le Val d'Oise, le**

Val-de-Marne, Paris et la Seine-Saint-Denis. Il est donc différent de l'ordre constaté pour internet.

Le thème dominant pour chaque lieu d'enquête est presque toujours celui des transports et les déplacements, sauf à Antony (la densification).

Au niveau des départements, le thème dominant est celui des transports et les déplacements.

Sur le territoire de Paris de la Petite Couronne, le deuxième thème évoqué est celui de la densification, tandis qu'au niveau de la Grande Couronne, il s'agit du développement économique en lien avec les nuisances du trafic aérien. Viennent ensuite les thèmes de la densification et de la protection des espaces agricoles.

Pour l'ensemble de la région, l'ordre décroissant des thèmes est le suivant : les transports et les déplacements, la densification, le développement économique et la protection des espaces agricoles.

Cet ordre est différent de celui observé sur le registre dématérialisé.

6.6 Les observations adressées par courrier au Président de la commission d'enquête

6.6.1 Les auteurs des observations

La répartition des courriers entre leurs auteurs est la suivante :

Collectivités : 199 (57%) Particuliers : 134 (37%) Associations : 18 (6%).

Il s'agit :

- pour les collectivités du premier mode d'expression;
- pour les particuliers du troisième mode d'expression ;
- pour les associations du troisième mode d'expression.

6.6.2 La répartition géographique des observations

Globalement, l'expression a été nettement plus importante en Grande Couronne qu'à Paris et en Petite Couronne. **L'ordre décroissant d'expression par département a été le suivant : les Yvelines, la Seine-et-Marne, l'Essonne, le Val-de-Marne, le Val d'Oise, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et Paris.**

Pour l'ensemble des courriers, l'ordre d'expression des thèmes est le suivant : les transports, le projet spatial, les dispositions réglementaires et le développement économique.

6.6.3 Le tableau d'ensemble des observations déposées par courrier

Thèmes Départements	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10	Contributions du public	
Libellé des thèmes	Libilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre	Pétitions	Total des obs (sujets d'observations)
Collectivités locales																
PARIS (75)			1	1				1								1
HAUTS-DE-SEINE (92)		2	9	6	7	1	6	4	9	4	6	2	4	4		14
SEINE-SAINT-DENIS (93)		0	2	3	2	0	0	3	4	2	1	2	4	3		8
VAL-DE-MARNE (94)		2	11	9	4	0	6	9	13	4	4	4	9	9		17
Total Paris+Petite Couronne		4	23	19	13	1	12	17	26	10	11	8	17	16		40 (177)
VAL D'OISE (95)	1	1	3	5	3	3	4	2	10		1	1	12	4		15
YVELINES (78)	3	4	30	29	13	11	21	28	44	11	9	8	32	19		62
ESSONNE (91)	1	0	17	11	6	7	12	7	11	3	2	3	16	5		22
SEINE-ET-MARNE (77)	3	2	22	29	6	11	12	17	30	7	4	9	32	14	Trilport 1300	60
Total Grande Couronne	8	7	72	74	28	33	49	54	98	21	16	21	96	42		159 (611)
Tous départements	8	11	95	93	41	34	61	71	124	31	27	29	113	58		199 (788)
Particuliers et autres auteurs																
Tous départements	5	8	44	35	12	22	27	45	52	17	14	11	2	2	296	134 (296)
Associations																
Tous départements	5	5	3	7	4	5	8	5	8	3	8	4	6	5	76	18 (76)
Total des courriers																
Tous départements	18	24	142	135	57	61	96	121	184	51	49	44	121	65	1160	351 (1160)

L'ordre décroissant des thèmes pour les courriers

Thèmes	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10
Libellé des thèmes	Lisibilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre
Collectivités	14	13	3	4	8	9	6	5	1	10	12	11	2	7
Particuliers	12	11	3	4	9	6	5	2	1	7	8	10	13	14
Associations	7	9	14	4	11	8	3	10	1	13	2	12	5	6
Total des courriers	14	13	2	3	9	8	6	4	1	10	11	12	5	7

6.6.4 L'ordre des thèmes selon les différents publics

Pour les collectivités, il s'agit du mode d'expression privilégié.

La très grande majorité des courriers adressés au Président de la commission d'enquête émane des collectivités locales, principalement de la Grande Couronne (notamment les Yvelines et la Seine-et-Marne). Chaque courrier aborde en moyenne 4 thèmes différents. Dans la plupart des départements, **pour les collectivités le thème majoritaire est celui des transports et des déplacements, suivi de ceux des dispositions réglementaires, du projet spatial, et de la géographie stratégique**, les collectivités intervenant souvent pour demander des modifications au document mis à l'enquête pour tenir compte de leurs projets.

Pour les particuliers, les thèmes dominants sont les transports et les déplacements, le développement économique, et le projet spatial.

Pour les associations, les transports et les déplacements sont autant évoqués que la protection des espaces naturels.

6.7 La récapitulation des observations

L'ensemble des tableaux présentés correspondent aux nombres bruts des observations et sujets recueillis.

La question du redressement éventuel de ces nombres pour tenir compte de la possibilité de dépôt multiple des observations pour un auteur donné entre les supports doit être posée.

En fait, il a été constaté que cette pratique de dépôt multiple était réduite.

En effet, par exemple pour les collectivités, il a été observé un nombre total de 420 observations déposées sur les 3 supports, dont 199 courriers, 113 dans les registres, et 108 par internet.

Parmi elles :

- 11 sont communes aux courriers et observations internet,
- 10 sont communes aux courriers et aux registres,
- 3 sont communes aux observations internet et aux registres.

Après déductions des observations répétitives, le nombre d'observations émises par les collectivités est donc de 396.

En conséquence, il n'a pas été estimé utile d'opérer un redressement qui ne porterait que sur 5% environ des observations, car un tel redressement ne modifierait pas significativement les résultats présentés.

6.7.1 Les auteurs des observations

On retiendra la répartition suivante en ordre de grandeur des auteurs des observations :

- Collectivités : 400, soit 18 %;
- Associations : 250, soit 11 %;
- Particuliers : 1 600, soit 71%.

sur un total d'environ 2 250 observations et de 6 000 sujets d'observations.

6.7.2 La répartition géographique des observations

L'ordre décroissant d'expression au niveau des départements est le suivant :

Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Val d'Oise, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Paris.

L'expression a donc été nettement plus développée en Grande Couronne qu'à Paris et la Petite Couronne.

Dans tous les départements, le thème dominant est celui des transports et des déplacements, hormis pour les Hauts-de-Seine où c'est la densification.

6.7.3 Le tableau d'ensemble des observations

Le tableau suivant présente la récapitulation brute de l'ensemble des observations quel que soit le mode d'expression. Lorsque les observations sont localisables, elles sont prises en compte dans leur répartition par département.

N° Thème	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10	Contributions du public	
Libellé des thèmes																
Départements concernés	Usabilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre	Pétitions (signatures)	Total observations (sujets d'obs)
PARIS (75)	7	8	5	9	6	7	5	22	37	10	19	15	8	12		69 (170)
HAUTS-DE-SEINE (92)	16	18	27	44	234	17	27	36	180	55	167	57	13	29		387 (920)
SEINE-SAINT-DENIS (93)	5	4	10	15	19	11	8	22	56	17	15	20	8	14		98 (224)
VAL-DE-MARNE (94)	9	9	34	28	36	21	36	87	179	121	86	103	20	53	Rungis 5831	276 (822)
TOTAL Paris+Petite Couronne	37	39	76	96	295	56	76	167	452	203	287	195	49	108		830 (2136)
SEINE-ET-MARNE (77)	20	17	39	76	39	60	51	73	132	22	27	47	62	33	Trilport 1300 Le Mée 1030	270 (698)
YVELINES (78)	33	25	46	79	100	107	69	153	346	49	103	140	49	66	Mauldre 604	525 (1365)
ESSONNE (91)	32	26	42	53	102	68	77	102	226	30	108	111	37	39	Brunoy 333	440 (1053)
VAL D'OISE (95)	14	8	12	25	21	22	19	111	155	8	45	102	25	41		272 (608)
TOTAL Grande Couronne	99	76	139	233	262	257	216	439	859	109	283	400	173	179		1507 (3724)
TOTAL DEPTS	136	115	215	329	557	313	292	606	1311	312	570	595	222	287		2337 (5860)
Total registres Lieux d'enquête	43	29	34	69	141	88	61	110	252	61	82	76	38	43		434 (1108)
Total registre électronique	100	82	91	176	409	195	183	458	1020	231	494	539	81	199		1869 (4258)
Total courriers au PDT	18	24	142	135	57	61	96	121	184	51	49	44	121	65		351 (1160)
Total général	161	135	267	380	607	344	340	689	1456	343	625	659	240	307		2654 (6526)

L'ordre décroissant des thèmes pour l'ensemble des observations

N° Thème	1	2	3.1	3.2	3.3	3.5	3.6	4	5	6	7	8	9	10
Libellé des thèmes	Lisibilité - Appropriation	Concertation	Population emplois Répartition spatiale	Géographie stratégique	Densification – consommation foncière	Espaces agricoles	Espaces naturels	Développement économique et social	Transports et déplacements	Logement - habitat	Cadre de vie	Environnement	Dispositions réglementaires-comptabilité	Gouvernance - Mise en œuvre
Paris+Petite Couronne	14	13	10	8	2	11	9	6	1	4	3	5	12	7
Grande Couronne	13	14	11	7	5	6	8	2	1	12	4	3	10	9
Départements	13	14	12	6	5	8	9	2	1	7	4	3	11	10
Registres	11	14	13	7	2	4	8	3	1	9	5	6	12	10
Internet	11	13	12	10	5	8	9	4	1	6	3	2	14	7
Courriers	14	13	2	3	9	8	6	5	1	10	11	12	4	7
Ensemble des observations	13	14	11	7	5	8	9	2	1	6	4	3	12	10

6.8 Conclusion générale

Globalement, l'ordre décroissant des thèmes d'expression est le suivant :

- **le thème des transports et les déplacements**, largement dominant, évoqué dans plus de la moitié des observations ;
- 4 thèmes de niveau similaire, chacun étant évoqué en moyenne dans une observation sur quatre :
 - **le développement économique et social**,
 - **l'environnement**,
 - **le cadre de vie**,
 - **la densification**,
- 5 thèmes de niveau similaire, chacun étant évoqué en moyenne dans une observation sur huit :
 - **la géographie stratégique**,
 - **les espaces agricoles**,
 - **les espaces naturels**,
 - **le logement et l'habitat**,
 - **la gouvernance**,
- viennent ensuite **le cadrage régional de la population et des emplois en 2030**, les **dispositions réglementaires**, la **lisibilité** et la **concertation**.

CHAPITRE VII : ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

7.1 Présentation générale

L'analyse de l'ensemble des observations et avis est présentée par thème.

Pour la clarté de la présentation, l'analyse porte d'abord sur l'expression du public avec une restitution la plus fidèle possible des observations, avis, contributions, propositions et contre-propositions, recueillis, classés dans chaque thème suivant les principales questions, problématiques et sujets d'expression.

Ensuite, sur l'ensemble de cette expression, sont présentés les éléments des documents mis à l'enquête, notamment en matière de contenu du projet et de ses justifications, d'avis de l'Etat, des Personnes Publiques associées (PPA) et de l'Autorité environnementale (Ae).

Après ce rappel du dossier, les questions restant posées, formalisées par la commission avec ses propres questions, et adressées à la Région, sont présentées avec les réponses apportées par la Région dans son Mémoire en réponse. Pour faciliter leur lecture et leur compréhension, les réponses ont été rapprochées des questions correspondantes par thème.

Enfin, la commission présente, en synthèse et conclusion, sa position sur chaque thème, à la lumière du dossier et du Mémoire en réponse.

Le plan d'analyse des observations par thème comporte donc les quatre parties suivantes:

- **L'expression du public ;**
- **Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème ;**
- **Les questions de la commission d'enquête. Les avis et les commentaires techniques de la Région ;**
- Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème.

Dans son Mémoire en réponse, la Région a tenu par l'Avertissement ci-après à préciser aux lecteurs les éléments suivants.

Avertissement :

Le mémoire technique en réponse aux observations de la Commission d'enquête présente les particularités suivantes :

-La réponse à certains thèmes est introduite par un propos général qui permet de repreciser les objectifs du projet régional ;

-Certaines observations revenant dans plusieurs questions ont appelé une réponse groupée ;

-La Région s'est efforcée dans ses réponses de soutenir l'échelle de la planification régionale, en problématisant et globalisant les remarques locales. Ainsi toutes les remarques n'ont pas fait l'objet de réponse « localisée », même si pour des sites présentant des enjeux régionaux ou visés par la Commission, une réponse précise a pu être apportée ;

-Des renvois sont effectués entre les réponses à chacun des thèmes afin de garantir la cohérence transversale du projet de SDRIF ;

Les propositions d'ajustements du projet de SDRIF sont mises en valeur dans le corps de texte par des paragraphes encadrés. Les autres développements visent à justifier les choix régionaux, mieux expliquer le contenu du projet de SDRIF et répondre aux interrogations qui n'appellent pas modification du document.

7.2 Thème 1 : Lisibilité – appropriation

Le thème de la lisibilité et de l'appropriation prend en compte l'approche générale par le public des documents mis à l'enquête publique (sa publicité, ses éléments d'information ainsi que le dossier de l'enquête) et la manière dont il s'est approprié ou non le dossier d'enquête.

Ce dossier a été mis en consultation sous deux formes, une forme dite traditionnelle, «papier», et un format dématérialisé sur Internet, une innovation en ce qui concerne le SDRIF.

Ce thème de la lisibilité et de l'appropriation a été abordé dans un peu plus de 5% des observations, essentiellement sur le registre dématérialisé.

7.2.1 L'expression du public

Elle prend différentes formes selon que l'on se place au niveau de l'information préalable ou à celui de la prise de connaissance du dossier.

7.2.1.1 L'information préalable

L'information préalable du public semble avoir été souvent indirecte, par l'intermédiaire d'une tierce personne, que ce soit pour accéder sur le site internet dédié à l'enquête ou aux lieux d'enquête et de permanence.

RE 244 M.Gorlin Paris (75) :

«Mon attention a été attirée sur le SDRIF par des associations locales. Au vu des informations fournies, je me suis donc rendu sur le site Web du SDRIF pour consulter les documents».

RE153 Mme Bois (Pte de l'association C.E.D.R.E.) :

«Le dossier complet du SDRIF en ligne permet à chacun de s'informer et de donner son avis. Cependant, étant donné l'abondance des documents et leur complexité, des personnes nous ont contactées pour obtenir des informations complémentaires. A cet effet, nous multiplions les réunions, ce qui demande d'avoir plus de temps».

Un particulier (extrait d'un courrier joint au RE) :

«Il eut été nécessaire que la Région donne une publicité beaucoup plus grande dans les grands médias (ex FR3)».

RE 1394 M.Pedrero-Sanz Champigny sur Marne (94) :

«Je souhaiterais tout d'abord critiquer les moyens d'information préalablement mis en œuvre pour annoncer l'ouverture des deux enquêtes publiques (SDRIF 2030 et PDU IDF 2020).C'est en consultant internet (pour tout autre chose d'ailleurs) que j'ai découvert par hasard ...».

Cette information préalable passait également pour le public par les publications et l'affichage réglementaires, et les différents relais (plan de communication, sites internet, kakémonos et dépliants à disposition dans les lieux d'enquête,..).

7.2.1.2 La lisibilité et l'appropriation du dossier

Parmi les personnes qui ont émis une observation sur ce thème, on trouve aussi bien des collectivités publiques que des élus locaux ou des particuliers, et quelques associations.

7.2.1.2.1 Sur les lieux d'enquête

Le public disposait sur place du dossier «papier», comprenant le projet et des pièces annexes.

La consultation de ces pièces, à quelques exceptions près, ne semble pas avoir été d'une grande utilité. En dehors de la carte de destination générale des parties du territoire (CDGT), les personnes reçues lors des permanences n'ont eu que rarement recours aux pièces du dossier pour exposer l'objet de leur visite et déposer leurs observations. La carte était le support de leurs explications et rare a été la consultation d'un fascicule en présence du commissaire enquêteur.

7.2.1.2.2 Sur Internet

Les réactions à cette première consultation dématérialisée étaient très variées, selon le degré de pratique numérique de l'intervenant, ce qui se retranscrit dans leurs observations.

Un particulier (extrait d'un courrier joint au RE)

«La consultation des fascicules se révèle dans l'ensemble aisée avec des renvois le cas échéant à des sigles et des termes techniques situés dans chacun des cinq fascicules».

RE 661 Mme Choisnard (Pte association APACH) Buc (78) :

«Le dossier du SDRIF est particulièrement malaisé à consulter sur internet, les cartes impossibles à télécharger et les lieux de consultation pour le public sont très peu nombreux. C'est regrettable compte tenu des enjeux».

RE 1323 Particulier :

«De la technique de l'enquête publique en ligne : j'observe le non fonctionnement du moteur de recherche dans ce registre : consulter les observations déposées sur le SDRIF ; impossible de saisir un lien actif. Les extraits d'interventions suivants montrent cependant que cette consultation n'a pas toujours été évidente, en particulier pour des personnes peu habituées à la consultation «en ligne».

RE 5 Un particulier :

«Le texte est interminable !»

RE 49 Un particulier :

«Ce document est impossible à lire. Même avec beaucoup de bonne volonté, les mêmes sujets se répètent sans cesse, les mêmes idées se retrouvent de chapitres en chapitres. L'ensemble est pavé de quelques bonnes intentions ... en boucle ».

Des particuliers (extraits de courriers joints au RE) :

«Le dossier proposé et présenté est très riche, trop complexe pour un citoyen lambda.»

«Document trop volumineux et trop difficile à lire ... Le langage aurait dû être plus synthétique et plus concret».

«Ce document lourd et complexe est difficilement exploitable pour un non spécialiste. Les documents sont hermétiques sans référence à des situations concrètes» .

RE 431 M.Fournier Breux-Jouy (91) :

«Il me semble en effet indispensable que certaines rédactions soient revues notamment pour ce qui est des définitions de certains termes. (...) Le Conseil municipal a rendu un avis dernièrement sur le projet en soulignant notamment la grande complexité à appliquer les règles de densification et d'extension de l'urbanisation. Après lecture de la carte et du document dédié aux orientations, il me semble important de rendre plus explicite les assiettes de calcul des potentiels offerts par le SDRIF. (...) Enfin, il m'apparaît indispensable que la Région envisage une «boîte à outil» pour permettre la traduction du SDRIF sur les territoires après son approbation ».

Ces observations résument la difficulté de lecture d'un dossier de cette importance sur internet pour des personnes non habituées à ce type de consultation, mais soucieuses de s'informer et découragés par la complexité apparente des documents proposés, et le nombre de pages à consulter (pour le projet, plus de 740 pages) .

D'autres remarques portent sur la difficulté d'aborder le projet et regrettent l'absence d'un résumé :

RE 244 M.Bourassé Saint-Vrain (91) :

«J'avoue ma grande surprise devant le nombre de documents (et de pages) à appréhender. Je ne doute pas de la grande qualité des travaux menés, mais une synthèse intelligible par quelqu'un pour qui l'aménagement du territoire n'est pas le métier aurait pu être bénéfique».

Un particulier (extrait d'un courrier joint au RE) :

«Ce projet ne dispose pas de « résumé non technique », qui à mon sens, pourrait s'avérer utile pour bien comprendre les grands enjeux et leur traduction dans le cadre de la mise en œuvre de cet outil de planification de la période 2015 à 2030».

Un certain nombre souligne cependant la qualité de la présentation du projet, malgré certaines incompréhensions :

RE 431 M.Fournier Breux-Jouy (91) :

«Après lecture approfondie du projet de SDRIF, je souhaiterais souligner l'effort réalisé par la Région Ile-de-France pour nous présenter un projet clair et illustré largement supérieur à celui qui nous avait été présenté en 2007 pour la précédente enquête publique» .

Des particuliers (extraits de courriers joints au RE) :

«Impossible de comprendre l'articulation de ce document avec le Grand Paris»
«Les orientations réglementaires manquent d'explications».

7.2.1.3 La lisibilité de la Carte et des documents graphiques

Directement ou indirectement, la Carte de Destination Générale des différentes parties de Territoire (CDGT) a focalisé nombre de remarques, le public souhaitant retrouver les dispositions locales prévues par le projet de SDRIF.

Les remarques du public portent sur les points suivants : la difficulté de se repérer sur la carte, la lisibilité compte tenu de l'échelle et de la densité des informations, la correction d'erreurs ou d'oublis, donc la nécessité de mettre à jour la situation de référence, tant au niveau des projets que des estimations avancées.

Coulommiers/1/1 M.Piot Voinsles (77) :

«Il manque une carte des différentes parties du territoire à une échelle plus visible au niveau du canton avec le chef-lieu repéré par son nom».

RE 1106 M.Durivaux Orsay (91) :

«L'échelle de la carte du SDRIF ne permet pas le positionnement correct des zones d'urbanisation préférentielle. Il en résulte des interprétations erronées au niveau des PLU locaux. Des cartes plus détaillées sur les zones denses doivent être établies».

Des particuliers (extraits de courriers joints au RE) :

«La carte manque de précision pour la définition des espaces agricoles; les agriculteurs ne peuvent pas localiser leurs exploitations».

«La CDGT comporte des erreurs» ... «Le cumul d'informations la rend illisible» ... «Sans indication du nom des communes, il est impossible de localiser les éléments cartographiés».

«Sur la carte, les continuités – espaces de respiration, continuités agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes à maintenir ou à renforcer – à proximité du site Carex indice A devra être modifié pour l'indice R espace de respiration».

«Ce projet de SDRIF est mauvais. Il est basé sur des statistiques anciennes que les technocrates se contentent d'extrapoler, sans tenir compte des évolutions récentes et à venir».

RE 661 Mme Choisnard (Pte APACH) Buc (78) :

«La carte traite de la même couleur la ligne verte du futur métro et les continuités écologiques».

CE 186 Conseil municipal de Villejuif (94) :

« Compte tenu des difficultés de lisibilité de la CGDT, notamment en termes de localisation, il est nécessaire d'élaborer des cartes numérisées interactives après l'approbation par le Conseil d'Etat ».

Quant à la carte du CDGT, la pertinence des légendes sans le support des délimitations communales laisse un doute :

- les espaces agricoles sont jugés mal définis ce qui ne permet pas une réelle protection,
- la localisation des espaces de liaison ou de continuité mentionnés en tant que principes, mais la lecture de leur fonctionnalité (R, A, E, V) superposée à la flèche se révèle difficile,
- les pastilles d'urbanisation sont localisées dans des secteurs jugés parfois incompatibles avec une urbanisation.

Ont également été soulevés les points suivants :

- la lisibilité du graphisme de certains projets d'infrastructures et la distorsion de graphisme entre la légende et son application sur la carte,
- le peu de lisibilité dans les couleurs adoptées, que ce soit dans les trames de fond des espaces agricoles (avec le fond de la carte) ou le pastillage,
- à l'intérieur des fascicules, les cartes permettant d'aborder les différentes problématiques qui ont conduit à la CDGT, même agrandies, se révèlent illisibles, tout comme nombre de graphiques.

7.2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.2.2.1 Le projet

Pour ce qui est de l'applicabilité, en particulier sur le pastillage, et les fronts urbains, le fascicule « Orientations réglementaires » rappelle que « le projet de SDRIF proposé est un document d'orientation pour l'aménagement futur de la région Ile-de-France. Il appartiendra aux documents d'urbanisme de rang inférieur (SCoT, PLUI, PLU, CC) de préciser les orientations à mettre en œuvre».

«Il appartient aux communes et groupements de communes de définir précisément le lieu, la taille et la délimitation des espaces urbanisables» dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité, mais elle ne contraint pas à cette ouverture, pas plus qu'elle n'en impose un délai de réalisation.

Les pastilles «ne portent pas nécessairement sur l'intégralité de l'espace concerné ; elles expriment une localisation approximative et non une délimitation» pour les secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle.

Quant à la palette de coloris ou aux graphismes mis en œuvre, le même fascicule détaille chaque élément de la palette ou graphique.

Pour faciliter l'ordre de lecture des fascicules, ceux-ci ont été numérotés. En outre, une brochure de synthèse a été produite et mise à disposition du public.

7.2.2.2 L'avis de l'Etat

L'Etat propose de :

- schématiser la représentation des fronts urbains ;
- mieux identifier les espaces agricoles et les espaces urbanisés sur la CDGT.

7.2.2.3 L'avis des PPA

Les Conseils généraux, le CESER, les Chambres consulaires, se sont en général exprimés d'une manière précise sur ce thème spécifique de la lisibilité et de l'appropriation, en particulier pour permettre de faciliter la lecture de la CDGT.

Le Conseil de Paris a demandé de compléter la CDGT et les autres cartes avec les espaces verts existants sur la capitale.

Le Conseil général de Seine-et-Marne a demandé :

- d'établir un SDRIF lisible et juridiquement facile à interpréter ;
- de rendre les documents graphiques le plus lisible possible, en termes d'échelle comme de représentation graphique : la CDGT est trop chargée ; les possibilités d'urbanisation données par le pastillage sont incertaines ;
- que la SDRIF définisse précisément la notion « d'espace ouvert urbain ».

Pour le Conseil général de Seine-Saint-Denis, la carte n'est pas assez lisible du fait de la superposition des différents postes de légendes. Il faut définir une couleur de fond de plan qui se distingue du zonage agricole, et adapter certains espaces à la réalité de leur occupation et mettre à jour les espaces verts.

Le CESER apprécie que ces orientations reprennent les «trois piliers» du projet spatial et les têtes de rubriques de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, donnant ainsi une réelle cohérence au document d'ensemble, au travers des trois binômes de verbes d'action : «relier et structurer» ; «polariser et équilibrer» ; «préserver et valoriser». Il précise que la mise en œuvre du SDRIF suppose l'utilisation des outils numériques permettant d'apporter une réponse satisfaisante à la complexité du Schéma Directeur et à la difficile lisibilité de la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Les Chambres d'agriculture jugent difficile la lecture de la carte CDGT, ce qui en rend l'interprétation aléatoire. Elles demandent donc :

- de revoir la gamme de couleurs (pastilles et espaces agricoles),
- de remplacer le pastillage par des à-plats,
- de revoir les cercles de développement à proximité des gares (trop grands ou mal identifiés),
- de définir précisément les tracés des infrastructures en fonction de leur état d'avancement,
- d'identifier clairement les espaces agricoles à maintenir tels que mentionnés dans l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme,
- de corriger le tableau de l'évaluation environnementale sur la superficie réelle des espaces agricoles jugée à tort à 55%.

Pour la CCIP, les difficultés d'interprétation du texte prescriptif et de la carte sont porteuses de contentieux et de conflits d'intérêt. Il faut rendre plus lisibles les gares sur la CDGT et améliorer le mode de représentation des secteurs de développement autour de ces gares.

7.2.2.3 L'avis de l'Ae

L'Autorité environnementale (Ae) formule dans son avis trois remarques importantes:

- le résumé non technique est insuffisant ;
- la cohérence entre la carte de destination générale des territoires et les décisions d'aménagement ou d'urbanisme déjà prises avant l'approbation du SDRIF doit être vérifiée ;
- pour la bonne information du public, comme pour le respect de la réglementation, le projet doit être complété, notamment pour les points les plus sensibles (consommation énergétique, émission de gaz à effet de serre, consommation de terres agricoles, biodiversité, ressources en eau, et déchets, ...), par une présentation des autres solutions qui ont été envisagées, puis abandonnées.

7.2.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

Sur ce thème de la lisibilité et de l'appropriation, la commission a posé les questions suivantes afin de faire préciser certains éléments du dossier.

«Le thème de la lisibilité et de l'appropriation aborde l'appréhension et la compréhension du dossier mis à l'enquête. Ce dossier a été mis en consultation sous deux formes, une forme dite traditionnelle «papier» et un format dématérialisé sur Internet. Une innovation en ce domaine en ce qui concerne

le SDRIF. Ce thème de la lisibilité et de l'appropriation a été abordé dans un peu plus de 5% des observations, essentiellement sur le Net.»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le SDRIF est un document complexe : à la fois vision du devenir du territoire régional et document d'urbanisme normatif. Il s'inscrit dans une hiérarchie des normes complexes et doit assurer la mise en cohérence de nombreux champs de l'action publique concourant à l'aménagement du territoire, de manière à fournir un cadre clair aux documents d'urbanisme locaux. Il participe à la régulation d'un système dont les acteurs sont très nombreux et articule des enjeux aux légitimités propres mais souvent contradictoires.

Pour répondre à cette complexité, le Conseil régional a arrêté un projet de SDRIF composé de plusieurs fascicules, chacun d'entre eux ayant un objet spécifique bien identifié. En particulier, le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs », porteur du projet d'aménagement, est placé au centre du document tandis que l'ensemble des dispositions normatives est rassemblé dans un fascicule dédié, intitulé « Orientations réglementaires », auquel est annexé la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Il faut également indiquer que la Région a souhaité élaborer, en préambule du SDRIF, un fascicule intitulé « Vision régionale » qui permet d'inscrire le document dans une perspective plus large. Ce fascicule s'adresse plus directement au grand public en ayant pour ambition de rendre intelligible à tous la lecture de la diversité territoire et les principes d'action sur lesquels s'appuie le SDRIF.

Enfin, à la demande de la commission d'enquête, la Région a édité une synthèse du projet de SDRIF. Elle fournit les clés de compréhension de la construction et de l'utilité d'un document de cette nature. Elle ne peut pas, pour autant, se substituer à la lecture du document lui-même. De ce point de vue, l'enjeu est que chaque type de public puisse facilement trouver et comprendre les informations qu'il recherche.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant la compréhension de l'organisation du document, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

La valeur de chacun des fascicules (préambule, documents légaux, annexes) et leur place dans le document seront mieux identifiées par une numérotation.

Le résumé non-technique qui apparaît dans le fascicule Evaluation environnementale sera amélioré, ainsi que l'a demandé l'Autorité environnementale.

Question de la commission d'enquête

«La manière d'aborder une enquête publique sur Internet pour un public néophyte nécessite une démarche nouvelle de présentation des projets. Elle permet une approche plus facile avec des moyens pédagogiques et interactifs à développer. Comment les envisagez-vous par la suite afin que cela serve d'exemple ?

Dans votre courriel du 15 mai dernier, vous nous avez annoncé que le site avait reçu 57.347 visites et que la durée moyenne de consultation avait été de 2 minutes 30 secondes. On pourrait conclure de ce mini-sondage que pour certains la consultation a été «expresse». En effet, ce n'est pas en 2mn30 que l'on peut avoir le temps de consulter un dossier, encore moins de le télécharger.

Si l'on retire le temps matériel pour déposer une observation, et certaines sont conséquentes, faudrait-il voir dans cette rapidité de consultation (qui est certes une valeur moyenne) la difficulté pour certains de consulter le dossier et donc de quitter prématurément le site ?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Dans le cadre de l'enquête publique, l'utilisation de la diffusion par internet semble avoir présenté des avantages et des limites. L'ensemble des documents constitutifs du projet et des expressions des acteurs impliqués dans la procédure ont été accessibles pour de nombreux Franciliens qui ne fréquentent pas les lieux d'enquête, avec la possibilité de formuler des observations directement en ligne.

Le temps de consultation moyen relativement court peut recevoir plusieurs niveaux d'explications.

La mise à disposition du public et des collectivités locales du projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012 a été réalisée en amont de l'enquête publique. L'ensemble du document a été mis en ligne sur le site internet de la Région Ile-de-France dès le mois de décembre 2012 permettant une large accessibilité pour tous les acteurs s'intéressant au projet.

De plus, l'envoi d'une version papier a été effectué la première semaine de mars 2013 à destination des 1 281 maires d'Ile-de-France ainsi qu'à tous les présidents d'intercommunalité, des départements et des chambres consulaires régionales. Par ailleurs, les collectivités territoriales, les chambres consulaires, les associations, les acteurs de l'aménagement ainsi que les franciliens ont été associés à la procédure et ont pu prendre connaissance du projet tout au long de la procédure de révision sans attendre la mise en ligne du site internet dédié à l'enquête publique.

La diffusion large et préalable du projet peut expliquer une demande d'information moindre lors de l'enquête publique, notamment via le site internet dédié.

En outre, il apparaît que la pratique courante des internautes, au vu du nombre de visites, a pu consister à télécharger le dossier d'enquête du projet de SDRIF pour en prendre connaissance en mode « hors connexion » (c'est-à-dire, sans être sur le site internet), ou à ne consulter que les informations relatives aux lieux d'enquête, en vue de réaliser la consultation et les observations directement sur ces lieux. Par ailleurs, il apparaît également, à la lecture des observations, qu'un certain nombre d'entre elles sont une copie de courrier adressé en parallèle au Président de la Commission d'enquête ou encore une copie répétée d'observations sur un projet particulier. Dans ce cas, il est cohérent de constater une durée de connexion relativement brève, l'internaute n'utilisant la fonctionnalité du registre dématérialisé que pour déposer des observations déjà rédigées au préalable.

En tout état de cause, la durée moyenne de connexion ne permet pas d'établir de corrélation directe entre le temps de consultation et la participation effective de l'internaute à l'enquête. Cela ne signifie pas que des améliorations ne sont pas à envisager dans le futur, sorti du contexte spécifique d'une révision du SDRIF dont la procédure a été encadrée par le législateur.

Dégagé des contraintes juridiques dues au caractère formel de la procédure d'enquête publique, l'environnement numérique dans le cadre duquel sera consultable le SDRIF approuvé pourra inclure des modalités de présentation plus pédagogiques ou interactives. En particulier, une carte interactive est en cours de réalisation (dont le prototype a été présenté le 27 mars 2013 lors de la rencontre « Ile-de-France 2030 » à la maison de la Chimie, à Paris). Dès lors, ces éléments de compréhension supplémentaires pourront alimenter les dispositifs numériques qui seront utilisés pour les futures consultations du public concernant les révisions partielles du SDRIF.

A cette aune, l'essentiel de l'effort de pédagogie et d'illustration sera réalisé avec l'élaboration des outils de mise en œuvre du SDRIF. Un référentiel territorial sera mis à disposition pour permettre une navigation dans le document, par voie numérique, en fonction des thèmes ou des territoires faisant l'objet de la recherche de chaque lecteur. Le corpus normatif sera précisé dans des guides d'application, tant en ce qui concerne l'interprétation juridique des orientations réglementaires que leur déclinaison concrète, à l'image de ce qui avait été proposé pour le SDRIF de 1994 (Cf. Questions-réponses).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

«Qu'est-ce qui a amené la Région à ignorer volontairement les noms des communes ou, du moins, des principales entités locales comme les pôles de centralité, permettant au Public de se situer géographiquement ?

Pourquoi ne pas avoir présenté des cartes thématiques explicatives à une échelle les rendant lisibles ? Les cartes ne permettent pas de définir précisément la situation de référence prise en compte (situation de fait à une date à préciser, complétée par les projets en cours ou actés).

Le texte ne quantifie pas toujours les différents objectifs. Les flux sont souvent indiqués contrairement aux stocks, ce qui ne permet d'apprécier les évolutions quantitatives prévues d'ici 2030 sous forme de pourcentages, ni la situation 2030 en comparaison à la situation actuelle.

Les évolutions non quantifiables ne sont pas toujours qualifiées.

Comment le public peut-il apprécier les évolutions apportées par le SDRIF d'ici 2030 par rapport à cette situation de référence ?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Il est nécessaire de distinguer la question de la « prescriptivité » de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, de celle de sa lisibilité.

En effet, cette carte, comme l'ensemble du dispositif normatif dont elle fait partie, est soumise à l'impératif de respecter le principe constitutionnel de libre-administration des collectivités territoriales et, par conséquent, de garantir des marges de manœuvre et d'interprétation aux documents d'urbanisme locaux. Plus précisément, les orientations opposables du projet de SDRIF, y compris le corpus cartographique, doivent définir des grands principes s'imposant à tous dans l'objectif d'un développement cohérent de l'Ile-de-France mais les décisions en matière de réglementation de l'usage du sol relèvent de la compétence des communes et de leurs groupements.

Un niveau de détail trop important de la représentation graphique reviendrait, pour la Région, à méconnaître la compétence qui lui est attribuée et mettrait en péril la régularité juridique du SDRIF.

C'est la raison pour laquelle l'échelle du 1 :150.000° a été retenue à l'issue de l'enquête publique conduite en 2007 : la vocation des espaces est identifiée par la carte de destination générale des différentes parties du territoire mais il revient aux documents d'urbanisme locaux de préciser l'usage des sols en fonction de la réalité de l'occupation du terrain. De la même manière, le choix de modes de représentation symboliques a été fait pour les développements futurs prévus par le SDRIF (« pastilles » d'urbanisation, fronts urbains d'intérêt régional, espaces verts et de loisirs à créer, etc.) : les pictogrammes ne délimitent pas le périmètre de projets concrets mais expriment des orientations cohérentes au niveau régional, charge à chaque document local de les adapter en fonction des besoins et des contextes.

La nature du SDRIF explique également pourquoi, y compris dans son corpus graphique, le SDRIF privilégie une représentation des flux et non de la situation à terme. En revanche, la CDGT représente le droit du sol de l'Ile-de-France à l'horizon 2030 dans le scénario maximaliste. Les dispositions prescriptives indiquent des principes d'action destinés à réguler les décisions des collectivités. En outre, comme cela a été développé en réponse au thème n°3.3 de la commission d'enquête relatif à la consommation d'espace, la démarche d'évaluation environnementale tente de montrer l'ensemble des développements susceptibles d'intervenir dans le respect des dispositions du SDRIF : la situation initiale appréciée en fonction des données les plus récentes, à savoir le MOS 2008, et les capacités maximales mobilisables.

A ces questions de principe s'ajoute l'obligation pour le SDRIF de s'adresser à deux niveaux normatifs différents : les SCOT et, à défaut, les PLU. Le document régional doit, dans le cas général, ménager la marge d'adaptation nécessaire pour des documents de niveau intercommunal mais permettre une traduction de ses règles, le cas échéant au niveau communal. La carte de destination générale des différentes parties du territoire ne vise donc pas, dans son principe de représentation, une traduction par chaque commune (les limites communales n'étant portées qu'à titre indicatif pour faciliter le repérage).

En revanche, des cartes annexes ont été élaborées à chaque fois que la référence communale était nécessaire : c'est la raison d'être de la carte des « grandes entités géographiques » de la page 32 du fascicule « Orientations réglementaires » du projet de SDRIF, reproduite en plus grand format et avec

les noms des communes en annexe de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, dans un souci d'éclairer l'utilisateur du document sans mettre en péril sa régularité juridique.

Certaines cartes thématiques du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » facilitent également la lecture de la carte de destination générale des différentes parties du territoire et la traduction des orientations réglementaires : la carte relative à la composante publique de la trame verte d'agglomération (p. 99), les cartes relatives aux infrastructures de transport (chapitre 3.4), les cartes du système logistique (pp. 137 et 141), la carte des grands équipements attractifs (p. 143), etc. De manière plus générale, le projet spatial régional permet de comprendre les objectifs d'aménagement que s'attachent à traduire les orientations réglementaires.

En tout état de cause, les outils informatiques déjà présentés plus haut (référentiel territorial, carte interactive, etc.) et qui seront développés dans le cadre du dispositif de mise en œuvre du SDRIF, auront pour but de faciliter la lecture et la compréhension de son corpus cartographique.

La réponse à cette question emporte modifications formelles dans le document.

Concernant la lisibilité des cartes, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

Un avertissement pourra être ajouté sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire pour en améliorer l'usage et préciser la portée.

Les cartes thématiques seront actualisées pour tenir compte du Nouveau Grand Paris et des quelques erreurs matérielles et des évolutions du document suite à l'enquête publique.

Question de la commission d'enquête

«Le Projet fait mentions de données dont les sources ne sont pas communiquées, et dont on ne connaît pas les dates.

La Région peut-elle communiquer ses propres références afin de lever toutes ambiguïtés face aux chiffres différents avancés par le public ?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les sources des données utilisées sont toujours mentionnées en vis-à-vis des emplacements où celles-ci figurent (texte, cartes, infographies), en particulier là où elles sont les plus nombreuses à savoir dans les fascicules « Défis, projet spatial régional, objectifs » et « Evaluation environnementale ».

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les données utilisées, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

La mention des sources des données utilisées sera intégralement vérifiée et, le cas échéant, complétée.

7.2.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

La commission remercie la Région pour les précisions et les réponses circonstanciées apportées à ses questions. Elle prend acte des ajustements, portés en encadrés, qu'elle compte apporter au projet afin de faciliter sa lecture, et donc son accès à tous types de public et pas seulement à un public averti des questions d'aménagement.

Après avoir pris en compte ces réponses, la commission retient les points suivants.

7.2.4.1 Sur la lisibilité de l'annonce de l'enquête

Les mesures prises par la Région et précisées dans son Plan de Communication étaient de nature à solliciter le public pour l'inciter à participer à l'enquête publique.

Mais il appartient au maître d'ouvrage de s'assurer de la bonne mise en œuvre des actions complémentaires préconisées et de leurs impacts réels sur le public pour en tirer des enseignements.

7.2.4.2 Sur la lisibilité du dossier d'enquête

Parmi les publics concernés, il y a lieu de distinguer les «publics impliqués dans la procédure» (élus, associations, ou le citoyen), et ceux qui ne se manifestent que lors d'une enquête publique touchant leur quotidien ou leur environnement.

Les élus ou associations ont, pour la plupart, bénéficié de la concertation mise en œuvre par la Région. Ils connaissent les procédures d'enquête publique. Ils étaient donc attentifs et plus motivés quant à la lecture du dossier pour rechercher la prise en compte de leurs demandes. Leur analyse du projet, même sur des points précis, était très argumentée.

La différence de nature des observations est flagrante avec le public, moins confronté à ce type de consultation. Un dossier trop volumineux était de nature à les décourager, d'où l'incompréhension exprimée par quelques uns.

Il s'avère que la consultation en ligne doit disposer de moyens complémentaires à la présentation du projet, afin d'être plus attractive, tout en lui offrant une bonne compréhension du sujet. Des liens plus faciles et rapides auraient permis au lecteur d'arriver plus rapidement à l'objet de sa recherche.

En ce qui concerne l'accessibilité via internet «pour de nombreux Franciliens qui ne fréquentent pas les lieux d'enquête», le nombre réduit de ces lieux (qui n'ont recueilli que 434 observations contre 3 945 en 2007, ce qui représente une fréquentation moyenne d'une vingtaine de personnes par lieu) ne semble pas avoir contribué à un report «massif» sur le site Internet (1 869 observations) ou sur les courriers au Président de la commission d'enquête (351 pour 1 076 en 2007).

La commission regrette que la qualité graphique des cartes à l'intérieur des divers fascicules ne supporte pas l'agrandissement dans le cadre d'une lecture numérique. Elle regrette également que l'amélioration de la carte ne prenne pas en compte les problèmes de lisibilité évoqués (certaines couleurs de fonds ou de pastilles, de caractères de continuité AERV en particulier).

La commission a pris note des améliorations que la Région compte apporter à la version définitive et demande que la qualité des cartes des fascicules puisse être lisible en utilisation numérique, en particulier que «l'environnement numérique dans le cadre duquel sera consultable le SDRIF approuvé pourra inclure des modalités de présentation plus pédagogiques ou interactives» .

Ces dispositions sont une étape expérimentale avant une réelle avancée dans le cadre de l'enquête publique en général.

7.2.4.3 Sur l'appréhension et la compréhension du projet

La commission a pris note des améliorations que la Région s'est engagée à apporter aux documents (carte et fascicules). Elle souhaite toutefois que les améliorations cartographiques prévues soient complétées, pour une meilleure lisibilité de la carte CDGT,

- d'une meilleure distinction entre le fond de la carte et les espaces agricoles,
- des lettres AERV plus lisibles sur les continuités,
- d'une correspondance identique entre la légende et son application sur la carte.

La notion de subsidiarité semble avoir été mal perçue par le public non averti. Pour les «publics impliqués», c'est davantage l'insuffisance à leurs yeux de prescriptivité qui est mise en cause et la lisibilité de la légende portant en particulier sur :

- la localisation territoriale,
- les pastilles d'une manière générale,
- les fronts urbains,
- les continuités de toutes natures.

La Région a tenu à rappeler et à préciser le principe de subsidiarité exposé dans les Orientations réglementaires. Il revient aux intercommunalités et aux communes le soin de préciser et de mettre en œuvre ces orientations en fonction du contexte local. Ce point est primordial pour une bonne compréhension du projet.

7.2.4.4 En conclusion

Les améliorations matérielles évoquées par la Région permettront d'apporter au projet les améliorations nécessaires à sa consultation.

Afin de répondre d'une manière plus complète aux attentes du public en matière de lisibilité, elle souhaite cependant que les demandes complémentaires évoquées précédemment soient intégrées à ces modifications.

Enfin, pour la compréhension du projet, la brochure de synthèse devrait être jointe au dossier approuvé. Elle pourrait être améliorée afin de permettre, par des renvois (fascicules, pages), d'aborder directement des points précis du projet.

En ce qui concerne la consultation du dossier sur internet, la commission est consciente que l'innovation en ce domaine pour la Région ne lui a pas permis, compte tenu des contraintes temporelles, de mettre en œuvre les possibilités que peut présenter ce type de consultation, notamment en terme d'interactivité. Elle souhaite que de nouveaux outils soient mis à la disposition du public pour la consultation par internet du projet approuvé.

7.3 Thème 2 : Concertation

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations du public identifiées par la commission comme relatives au processus de concertation mis en œuvre par la Région, lors de l'élaboration du projet de révision du SDRIF de 1994, puis de sa mise à l'enquête publique, et enfin aux modalités de sa mise en œuvre, de son suivi et de son évaluation.

Sur les quelques 2 600 contributions, environ 2% des observations recueillies concernent ce thème. Si le taux de participation semble faible, la qualité des contributions apporte beaucoup d'éléments, notamment sur l'utilisation des nouveaux modes de communication et de concertation issus des applications numériques.

En effet, la révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France est marqué par un processus de concertation inédit, notamment dans les dispositifs de recueil des observations du public : le public a été invité à s'exprimer dans le cadre habituel des lieux d'enquête avec leurs permanences et leurs registres ou par courriers postaux, mais également sur un registre dématérialisé, ouvert sur un site Internet dédié, et accessible 24h sur 24h pendant toute la durée de l'enquête.

Ainsi, près des 3/4 des observations recueillies au cours de l'enquête ont été consignées sur un registre dématérialisé. Cette expérimentation a visiblement été plébiscitée par la plus grande majorité du public, quelle que soit sa localisation ou son sujet d'expression.

Le public intéressé par la concertation était varié : élus, collectivités territoriales, personnes publiques associées, acteurs de l'aménagement et acteurs économiques, associations ou collectifs, et particuliers.

Parmi les associations, « Ile-de-France environnement » a déposé de nombreuses contributions dans différentes communes et sur internet ; d'autres associations de tailles plus modestes et plus locales, se sont exprimées dans les lieux d'enquête et sur internet.

Des délibérations de Conseils municipaux et des lettres d'élus ont été remises en grand nombre en provenance de l'ensemble du territoire francilien.

Les avis ont été regroupés selon les principales questions identifiées : la participation à la concertation préalable à l'enquête publique, d'une part, les modalités mises en place pour le déroulement de l'enquête, d'autre part, et enfin plus largement l'évolution du processus de concertation.

7.3.1 L'expression du public

En préambule, il est important de préciser que dans un souci de simplification et de clarification, les sujets d'expression cités sur ce thème ne sont pas exhaustifs : ils sont extraits des observations estimées les plus représentatives.

7.3.1.1 La participation à la concertation préalable

Ces avis représentent la majorité des contributions à ce thème, et critiquent la méthode utilisée par la Région pour élaborer le projet de SDRIF.

7.3.1.1.1 L'association du public à la concertation préalable

RE 1505 Mme Fric (91) :

« Une enquête publique ne pourra jamais remplacer une concertation défailante en amont : la lecture des remarques formulées sur le registre électronique montre bien que les habitants ne se désintéressent pas de leur sort, mais qu'ils n'ont pas été associés aux réflexions préalables ».

Paris 17è/1/6 Mme Kuster Maire du 17ème (75) :

« On peut regretter que cette consultation n'intervienne qu'à la toute fin d'une vaste concertation d'où les habitants avaient été absents jusqu'ici ».

7.3.1.1.2 L'information sur le processus de concertation sur le projet et sa place par rapport aux autres concertations

RE 65 Un particulier :

« Quel rôle jouent les concertations : alibi d'approbation ou imposture de participation ? ».

RE 798 M. Pons (78) :

« Contre le projet de bouclage de l'A104 rejeté majoritairement lors du débat public .../... Cette décision ne prend pas en compte l'avis des populations concernées qui se sont largement exprimées contre ce projet lors des réunions de concertation ».

RE 63 Association 'Marolles mon village' (91) :

« Ignorance du débat public, choix arbitraire d'un tracé POCL .../... Ce tracé (LGV POCL) ignore délibérément le « Débat Public » sur ce sujet qui a duré très longtemps entre 2011 et 2012. Il semble qu'il n'y a eu aucun dialogue entre le Conseil général et Réseau Ferré de France ».

CE 179 Europa City (93) :

« L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse est une décision publique antérieure au projet Europa City. Demande la levée du caractère optionnel de l'urbanisation de la partie sud du Triangle au regard des décisions actées pour la desserte de ce site tant par le RER D que par le GPE. Europa City fait l'objet d'une co élaboration avec tous les acteurs concernés dont la Région. Il fera l'objet d'une concertation élargie ».

7.3.1.2 L'articulation du SDRIF avec le projet du Grand Paris

RE 1372 M. Lipietz:

« Le projet a été bouclé sans vraie nouvelle concertation en une douzaine de mois .../.... Alors que réseau le GPE modifiait radicalement les possibilités d'urbanisation, Il aurait été souhaitable de remettre à plat ensemble le tracé, l'échéancier, l'ambition du GPE, et le SDRIF qu'il était censé charpenter. La fusion SDRIF-Grand Paris a été bâclée ».

CE 351 groupe 'Gauche révolutionnaire' (92) :

« Un des vices majeurs du Grand-Paris, version de MM. Sarkozy et Blanc, était d'augmenter de façon volontariste la population de l'Ile-de-France au détriment des riches terres cultivables de la région (alors qu'il faut produire à proximité le plus possible de ce dont nous avons besoin, notamment pour notre alimentation) et au détriment de la vitalité des provinces et de leurs villes qui doivent avoir d'autres perspectives que le tourisme et l'accueil des seniors ».

7.3.1.3 L'information sur le projet

CE 270 M. Cavard (80) :

« Il eut été nécessaire que la Région donne une publicité beaucoup plus grande dans les grands médias (ex FR3). La concertation a été beaucoup plus réduite que pour le SDRIF de 2008. Une seule réunion a été organisée avec les associations ».

CE 156 Mairie de Arrancourt (91) :

« Les plaquettes d'information sur la révision du SDRIF fournies par la Région et envoyées par la Communauté de Communes de l'Etampois Sud Essonne ont été postées le 15 avril 2013 alors que l'enquête publique a débuté le 28 mars 2013 ... ! ».

RE 1255 Un propriétaire agricole :

« Regrette le manque d'information du public concertation avec les habitants non prise en compte ».

RE 311 Association Evry :

« Souligne le manque d'information du public qui sera incapable le moment venu de faire la relation entre la mise en œuvre du SDRIF et son incidence sur sa façon de vivre » .

Palaiseau/1/5 Mme Mery (91) :

considère que ce dossier est complexe et n'est pas accessible au citoyen normal. « Pour le rendre accessible au plus grand nombre, il aurait fallu organiser des réunions publiques pour expliquer les enjeux et les projets de chaque secteur ».

7.3.1.4 L'élargissement de la concertation à l'échelle nationale et à celle du bassin parisien

RE 565 Mme Pastutmaz (78) :

« Pourquoi augmenter la population de cette région qui est déjà suffisamment polluée. Attention à la série de grands projets qui surestiment les besoins et sous-estiment les coûts. Les autres régions ont sans doute leur mot à dire pour l'aménagement de cette région centralisée et dispendieuse ».

CE 90 Association JADE (78) :

« Le projet pharaonique du Grand Paris Express va capter pendant de nombreuses années une part importante de la ressource financière de l'Etat et de la Région au détriment d'autres domaines plus stratégiques. Les autres régions et en priorité celles du Bassin Parisien n'auraient-elles pas leur mot à dire dans l'enquête publique ? ».

CE 169 Collectif de Montgeron (91) :

« Pourquoi augmenter le nombre d'habitants en Ile-de-France alors que celle-ci représente déjà le cinquième de la population française ?.../... aucune explication satisfaisante à cette orientation du SDRIF ».

CE 268 Association Environnement 92 (92) :

« Il est paradoxal de constater que le projet de SDRIF proposé ne semble pas tenir compte de l'ensemble du Bassin parisien. Avant de parler de métropole mondiale, il eut été peut-être plus utile de prendre en compte les relations interrégionales qui sont de plus en plus importantes tant pour les activités économiques que pour les migrations de travail. Enfin, le Bassin parisien comporte des villes (autrefois appelées 'points d'appui') qui mériteraient de ne pas être ignorées simplement du point de vue démographique et économique. Cette ignorance nous semble réduire fortement la fiabilité du projet de SDRIF finalisé ».

Antony/3/2 Mme Drubay (92) :

« Projet décidé d'en haut.....Coordonner avec les autres régions françaises ».

RE 855 M. Sauvagnardes (91) :

Est opposé à la densification qui n'offre pas d'espaces de respiration. La réflexion doit être conduite avec les habitants. Il faut décentraliser les entreprises de la région qui est surpeuplée et aider les territoires qui souffrent.

RE 1444 Association IDFE :

« Il serait souhaitable d'avoir une vision nationale de l'aménagement du territoire en réactivant la DATAR et en acceptant de ne pas concentrer la France en Ile-de-France ».

7.3.1.5 La consultation des collectivités et des acteurs institutionnels

CE 336 groupe des élus 'Front de gauche '(parti de gauche et alternatifs) :

« Le débat préparatoire au SDRIF a été lancé au mois de juin, à la veille des vacances d'été. Seules pour l'essentiel quelques communes ou communautés d'agglomération ont pu faire remonter des contributions. Celles-ci portaient sur la vision qu'elles avaient du développement de leur propre territoire. Cette méthode n'a donc pas permis de faire ressortir les enjeux régionaux par-delà les intérêts particuliers locaux ».

RE 48 Un particulier :

« Le dossier présenté aurait du tenir compte des avis des PPA, des avis des populations exprimés lors des concertations locales, ou des décisions déjà actées, avant d'être mis à l'enquête ».

CE 219 Mairie de Jouy-en-Josas (78) :

« Sur la concertation, les élus regrettent que le Conseil régional ait choisi, pour maintenir son calendrier des modalités très limitées. En effet, seuls les conseils généraux et les chambres consulaires ont été sollicités comme personnes publiques associées. Les communes et les intercommunalités sont les seules collectivités responsables en matière d'urbanisme et des porteurs de projets majeurs. Leur absence au débat peut mener à des contre-sens importants à l'échelle des territoires ».

RE 576 M. Justin (91) :

« Étonné de constater que les communes n'ont pas été consultées sur le projet .../... la concertation n'a pas associé les communes et intercommunalités, seules collectivités responsables en matière d'urbanisme et porteurs de projets majeurs, ce qui peut mener à des contre sens importants ».

CE 202 Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc, commune de Fontenay-le-Fleury, et association patrimoniale de la plaine de Versailles et du plateau des Alluets (78) :

déplorent de ne pas avoir été associées à la concertation, prennent acte de la carte du SDRIF, et signalent que la carte CGDT est réalisée sans véritable concertation avec les communes, et ne respecte pas les contours de la Plaine de Versailles, en en densifiant une partie ».

RE 1021 M. Kosciusko-Morizet Maire de Sèvres (92) :

« Ce nouveau projet de SDRIF ne tire pas toute la substance des ambitions affichées par la loi Grand Paris en proposant une vision collective réellement partagée par l'ensemble des acteurs Franciliens. Une véritable consultation complémentaire de l'ensemble des acteurs institutionnels aurait permis d'atteindre cet objectif ».

7.3.1.6 Les avis relatifs à l'enquête publique

Les avis sont nombreux et ils abordent différents aspects, portant autant sur une réelle prise en compte des opinions exprimées, que sur les modalités mises en place pour recueillir les contributions.

7.3.1.6.1 La crédibilité de l'utilité de l'enquête publique

RE 604 Un particulier :

« Nous savons très bien que les enquêtes publiques ne servent à rien, comme les manifestations, si c'est décidé au plus haut niveau, rien ne changera. Elle aura juste le mérite de laisser s'exprimer la population car je doute que quelqu'un lise ces commentaires et les remonte plus haut ».

CE 186 Conseil municipal de Villejuif (94) :

« La présente version accorde un rôle atténué aux populations. Elle gagne à être largement partagée avec les populations et enrichie par l'intelligence collective ».

CE 336 groupe des élus 'Front de gauche' (parti de gauche et alternatifs) :

« Critiques sur la méthode : force est de constater que la Région n'a pas cherché à faire de ce débat l'affaire de tous les citoyens. La concertation a été menée selon le vice-président chargé du dossier 'tambour battant'. L'expression est assez juste mais ce qui est une qualité dans le monde militaire n'en est pas une dans les institutions démocratiques ».

RE 505 Mme Fric (91) :

« Pour la phase essentielle de concertation, demande que les projets de Schémas directeurs et autres PLU démarrent par une 1ère enquête publique sur des dossiers techniques détaillés, et fassent l'objet d'une large publicité. Le travail de concertation qui suivrait n'en serait que plus riche. Tout habitant devrait pouvoir participer à des groupes d'élaboration des projets. Ainsi au lieu de se lamenter sur la passivité supposée des citoyens, nos élus et leurs services techniques devraient dialoguer avec des interlocuteurs informés et responsables, ce qui est à l'évidence moins simple ».

CE 38 Maire de Coignières (78) :

« si le débat a été serein sur l'A12, il a été apocalyptique sur l'A104 .../... existe-t-il en France un débat public qui dégage un consensus ? ».

7.3.1.6.2 La situation de l'enquête publique de révision du SDRIF par rapport aux enquêtes sur le PDUIF et le SRCE ; les liaisons entre les enquêtes

RE 63 Association 'Marolles, mon village' (91) :

« L'évaluation environnementale du Schéma de cohérence écologique est plus détaillée et complète que celle du SDRIF. Comme cette évaluation est un des éléments majeurs à porter à la connaissance des Franciliens, le SDRIF doit le prendre en compte. De ces deux observations découlent le besoin de mieux informer la population ».

7.3.1.6.3 La publicité de l'enquête

CE 268 Association 'Environnement 92 :

« En matière de communication, on constate que bon nombre de communes n'ont pas fait état de l'enquête publique en cours (panneaux administratifs, bulletins municipaux, etc.), pas plus que les grands médias nationaux. Les Franciliens et leurs représentants locaux ne connaîtront l'effet de ce document qu'au travers des « porter à connaissance » des préfets

lors de l'élaboration de leurs PLU. N'est-on pas en contradiction flagrante avec la loi du 27 décembre 2012 et l'article 7 de la charte de l'environnement ? » .

CE 216 Association de défense de l'environnement de la ville d'Eragny et des bords de l'Oise (95) :

« Je n'ai pas eu connaissance des documents de l'enquête. Après renseignement auprès de l'Hôtel d'agglomération de Cergy-Pontoise, il m'a été précisé le lundi 29 avril dernier que les documents correspondants étaient visibles dans toutes les mairies. Je me suis rendu dans la mairie d'Eragny-sur-Oise, mais sans possibilité de prendre connaissance des documents ».

CE 351 Groupe 'Gauche révolutionnaire' (92) :

« Nous regrettons que le Conseil régional ait fait aussi peu de publicité pour ces deux enquêtes (PDUIF et SDRIF), se limitant aux prescriptions légales, comme s'ils craignaient que les Franciliens soient trop nombreux à se mêler de ce qui les regarde ».

RE 781 Un particulier (91) :

« Ce dispositif d'enquête publique est d'une grande qualité, mais il est beaucoup trop peu médiatisé. Je demande une prolongation d'enquête ».

CE 63 IDFE :

« Ile-de-France Environnement via son conseil d'administration a pris la décision de vous demander de prolonger d'au moins deux semaines l'enquête concernant le SDRI 2013 et corrélativement d'en faire une plus grande publicité. Les associations (380 et 45000 adhérents) d'IDFE ont constaté que dans la plupart de leurs mairies, l'affichage municipal n'annonce pas cette très importante enquête. Moi-même, je viens de regarder rapidement les sites internet des villes de mon département des Hauts-de-Seine, seules deux communes l'annoncent et une autre donne un lien vers le site du Conseil régional » .

RE 606 Collectif de Montgeron (91) :

« Les documents présentés à l'enquête ne sont pas clairs, les délais d'enquête publique très insuffisants, et les habitants n'ont jamais été associés à la réflexion localement. C'est l'examen du PLU actuellement en cours d'étude qui nous a mis en alerte. Aucune publicité locale relative à la mise en révision du SDRIF n'a été faite et il n'existe que 3 lieux géographiques pour consulter les documents papier et rencontrer les commissaires enquêteurs dans un département aussi vaste que l'Essonne ».

CE 336 groupe des élus 'Front de gauche' (parti de gauche et alternatifs) :

« Dans le cadre de l'enquête publique actuelle l'absence de réunion publique et de campagne publique par voie d'affichage dans la presse invitant les citoyens à se saisir de projet a contribué à réduire les débats aux seuls (ce qui est déjà important mais pas suffisant) spécialistes ou acteurs de réseaux notamment des associations de défense de l'environnement. Ces dernières ayant souvent été les seules à diffuser, informer, expliquer les enjeux du SDRIF ».

7.3.1.6.4 L'attractivité de l'enquête publique

RE 63 de l'association 'Marolles, mon village' (91) :

« Vous comprendrez, que dans ces conditions la motivation des Franciliens à donner un avis sur un dossier très technique de 630 pages contenant de nombreuses cartes dont la lecture n'est pas facile, n'est pas très grande ».

7.3.1.6.5 La prise en compte des avis exprimés

CE 321 Association 'Naturellement Nanterre' (92) :

« Il aurait fallu un numéro spécial résumant en termes simples ce Schéma et donnant à chaque groupe du Conseil Régional, à chaque Conseil général, au CESER, à l'Autorité environnementale une demi page pour présenter leur avis. Les enquêtes sur le SDRIF et le PDUIF se recourent : c'est parfois un avantage mais c'est plutôt fâcheux ».

RE 1406 M. et Mme Morin (78) :

« Le projet de SDRIF est trop vague au sujet des nuisances aériennes ; aucune vision politique et prospective ; il y a des solutions ; pourquoi ce dossier ne fait pas mention des avis des associations qui se penchent sur ces sujets et font des propositions souvent simples et réalistes ? ».

7.3.1.6.6 L'organisation et la durée de l'enquête

RE 655 Association des 'Amis de Marines' (95) :

« Nous déplorons pour le Val d'Oise, que seuls trois points de consultation avec registre et permanence d'un commissaire enquêteur, aient été ouverts. Lors de la précédente concertation du SDRIF de 1994, nous avions un registre et une permanence à la Mairie du chef-lieu de canton. Peut-on parler d'une démocratisation des enquêtes publiques quand il est désormais impossible de consulter les différentes observations relatives à un secteur donné ? Souhaite-t-on vraiment une mobilisation, une responsabilisation des citoyens à l'égard de leur cadre de vie ? ».

RE 63 Association 'Marolles, mon village' (91) :

« Il serait regrettable qu'un projet de cette envergure qui doit fixer la direction de notre développement jusqu'en 2030 puisse se contenter d'une vulgaire enquête publique comme on en voit tellement dans des communes qui ne souhaitent pas que l'on s'intéresse de trop près à des projets malencontreux ».

Versailles/1/7 Conseil municipal de Rocquencourt (78) :

« Sur la consultation, les élus regrettent que le Conseil Régional ait choisi, pour maintenir son calendrier, des modalités très limitées ».

RE 1301 Association des castors du jardin parisien (94) :

« Enquête publique trop confidentielle ».

Paris 17^e/1/9 M. Bourkowsky (75) :

« Manque de diffusion de l'information préalable à l'enquête publique et se félicite de la prolongation d'enquête ».

RE 53 M. Clouzeau (77) :

« Enquête publique trop courte ».

Evry /1/ Un particulier (91) :

« Apprécie la qualité du dispositif de consultation publique en relevant son insuffisance sur le plan de la publicité et la faible affluence. Souhaite la prolongation de la durée de l'enquête ».

CE 321 Association 'Naturellement Nanterre' (92) :

« Compte tenu de la masse de documents à étudier, nous apprécions qu'elle ait été prolongée jusqu'au 14 mai 2013 ».

CE 63 IDFE :

« C'est la démocratie citoyenne qui est en jeu et la faible participation à cette enquête publique sera aussi un mauvais signe pour la santé de notre vie publique souffrante ».

actuellement. Nos associations participeront mais elles n'ont pas les moyens de mobiliser les millions de Franciliens concernés ».

7.3.1.6.7 L'ouverture de l'enquête publique sur internet

RE 65 Association RENARD (77) :

« La consultation des observations faites par internet est très intéressante et elle permet d'affiner la lecture des documents au regard des remarques de chacun. Mais on ne trouve pas encore sur internet les observations et les lettres déposées dans les registres ».

RE 661 Association APACH (78) :

« Le dossier SDRIF est particulièrement malaisé à consulter sur internet, les cartes impossibles à télécharger et les lieux de consultation pour le public trop peu nombreux. C'est regrettable, compte tenu des enjeux ».

RE 1505 Mme Fric (91) :

« C'est marquer un grand mépris vis-à-vis des habitants qui n'ont pas un accès aisés à internet ».

RE 121 Mairie de Brunoy (91) :

« Participez à l'enquête publique. Informez-vous sur ce projet de SDRIF « Ile-de-France 2030 » à la Mairie de Brunoy au service de l'urbanisme ou par Internet sur le site du Conseil Régional. Votre avis peut faire bouger les choses, cite les modalités (registre, internet, permanence) ».

RE 258 Mairie de Vert le Grand (91) :

« Communique le lien avec le projet SDRIF ».

7.3.1.7 Les avis portant sur l'évolution du processus de concertation lors de la mise en œuvre du SDRIF

La continuité du processus de concertation est également abordée, notamment selon deux aspects : en terme de modalités de gouvernance, ou de demandes sectorisées.

7.3.1.7.1 Les modalités de gouvernance

CE 188 Conseil municipal de Bois Colombes (91) :

« Il est de première importance que la population, sollicitée pour exprimer son avis lors de l'enquête publique soit parfaitement informée du contenu et des écueils des mesures envisagées par le projet ».

RE 1330 Un particulier :

« Intégrer les outils de gouvernance dans les orientations réglementaires ».

RE 1542 M. Delmet (91) :

« Tout changement imposé serait vécu comme une agression et un manquement à ce qui peut être considéré comme la parole donnée de la puissance publique. Demande d'associer les populations à ces révisions ».

RE 1856 Association AUT FNAUT IdF (75) :

« La déclinaison et l'évaluation du SDRIF, opportunément prévues dans les propositions de mise en œuvre du dossier, écartent les associations d'usagers et de protection de l'environnement de leurs principaux outils. La Région range parmi eux, après adaptation législative, le Contrat de Développement Territorial, sans tenter de pallier l'atteinte qu'il porte au droit de participation citoyenne. Là encore, l'AUT a vainement tiré l'alarme ».

RE 1505 Mme Fric (91) :

« Pour la phase d'approbation définitive, prévoir des référendums locaux sur les points importants ou litigieux. Le législateur a voulu plus de démocratie en imposant des processus de concertation et d'enquête publique, mais force est de constater que l'objectif n'est pas atteint pour l'instant car l'esprit de la loi est souvent détourné dans notre pays toujours aussi jacobin ».

RE 1414 M. Levasseur (78) :

« Il est vraiment important qu'au cours de cette enquête publique, les arguments développés par les citoyens de la région Ile-de-France soient pris en considération et qu'ils soient traduits ensuite en Actes par l'État. En s'opposant à certains projets, les populations veulent empêcher l'irréversible. Cas du débat public de l'A104 : avis des populations non pris en compte ; cas du pont départemental d'Achères RD30/RD190 dans les Yvelines en 2012 retenu malgré l'avis défavorable du commissaire enquêteur ».

7.3.1.7.2 Demandes sectorisées

RE 1324 M. Mouestier :

« Mettre en discussion auprès de la population 'la compacité des villes', notamment celle des pastilles d'urbanisation de la Minière et le Base de loisirs ».

RE 1415 M. Coquart (77) :

« Le SDRIF doit être l'occasion de proposer des moyens pour réduire les nuisances aériennes ; privilégier la qualité de l'air. Souhaite que l'association ADVOCNAR soit associée à cette mesure ».

Fontainebleau/1/7 Mairie de Bourron- Marlotte (77) :

« Une telle urbanisation doit se réfléchir avec l'intercommunalité ».

RE 162 Un élu de Maurepas (78) :

« Demande une concertation pour le projet d'enfouissement de la RN 10 et le rétablissement de la continuité du RD 13 au niveau de la gare de Maurepas et de La Verrière ».

7.3.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.3.2.1 Le bilan de la concertation préalable

Le bilan de la concertation préalable fait état « d'un processus de concertation inédit », relancé en août 2011, afin de communiquer et de finaliser les nouvelles orientations du projet de Schéma Directeur 2013 en concertation avec l'ensemble des acteurs publics associés, d'une part, et de sensibiliser un plus large public à l'ouverture d'une enquête publique, ultime stade de la procédure de concertation préalable à l'adoption de ce projet, d'autre part.

Il convient de noter que le terme de « concertation préalable à l'enquête publique » correspond, pour la Région, à un processus qu'elle a mis en œuvre depuis 2004, intégrant l'enquête publique conduite en 2007, processus qu'elle a projeté dans un programmation établie de 2004 jusqu'en 2014.

Les éléments de présentation suivants ont été extraits du « Bilan de la concertation préalable à l'enquête publique ». (cf. pièce n°12 du dossier d'enquête), document de 13 pages (préambule + 5 chapitres).

Page 1 : Le préambule rappelle que « la révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France a bénéficié d'un double processus, d'élaboration et de concertation qui, menés en parallèle, nourrissent la construction du projet .../... cette nouvelle planification passe par le respect de la subsidiarité et des compétences des élus locaux, maires et présidents d'EPCI, mais aussi par un nouveau rapport aux grands territoires franciliens, grâce au processus de concertation ».

7.3.2.1.1 Le contexte de la procédure de révision du Schéma Directeur

Pages 1 et 2 : le premier paragraphe expose les évolutions législatives et institutionnelles en Ile-de-France, depuis la production du premier Schéma élaboré en 1965. Il souligne comment le processus de décentralisation rend la région dépositaire d'une compétence « qui nécessite une large concertation et appropriation par les acteurs pour être réellement opérationnelle ». Il indique comment le principe de l'accès à l'information en matière d'environnement s'est développé depuis la Déclaration de Rio de 1992, notamment en France, par son inscription dans le Code de l'environnement en 2000 « Chacun a accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses et le public est associé au processus d'élaboration des projets ayant une incidence sur l'environnement ou l'aménagement du territoire », et dans la charte de l'environnement en 2005 « Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement, détenues par les autorités publiques ».

Puis, il cite l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme qui définit la nature de ce document d'aménagement et d'urbanisme qui doit donner « un cadre à l'organisation de l'espace francilien », précise que « l'approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche plus stratégique du développement francilien », et indique sept « textes importants qui sont venus enrichir le corpus législatif de l'aménagement et de la planification », et notamment « la loi n°2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France qui a permis d'enclencher la mise en œuvre et le dialogue avec les collectivités territoriales à partir du SDRIF adopté par la Région en septembre 2008 ».

Ainsi, suite aux accords entre l'Etat et la Région sur les grandes infrastructures de transport, une nouvelle révision du SDRIF a été ouverte par le Conseil régional, qui a arrêté le projet le 25 octobre 2012.

Pages 2 et 3 : le deuxième paragraphe explique que la révision du « SDRIF de 1994, un document inadapté aux enjeux territoriaux, sociaux, économiques et environnementaux de l'Ile-de-France » nécessite notamment « des temps de concertation multiples en continuité des nombreux échanges réalisés depuis le lancement de la révision en 2004 ».

7.3.2.1.2 Une révision marquée par un processus de concertation inédit

- Pages 3 à 8 : le premier paragraphe présente la composition du « pilotage renouvelé pour mener le projet » : la révision est organisée autour de plusieurs instances adaptées à l'évolution du contexte institutionnel francilien. Elles comprennent un Comité de pilotage et un Comité technique.

Le Comité de pilotage associe la Région, l'Etat et le CESER (représentant la société civile : associations, entreprises, syndicats et experts), et valide les grandes étapes de la démarche ; il peut siéger avec les Conseils généraux et Chambres consulaires (PPA), l'Association des Maires de France, et le Syndicat Mixte Paris Métropole.

Le Comité technique réunit les services de la Région, de la DRIEA, le CESER, et en tant que de besoin des directions de l'administration régionale ou organismes associés.

- Pages 4 et 5 : le deuxième paragraphe décrit « la première étape de construction collective du projet (2004-2008) », en soulignant « la démarche partenariale » : douze ateliers thématiques (250 personnes/atelier), 14 ateliers territoriaux (140 personnes/ atelier), une conférence des intercommunalités, une conférence interrégionale, et trois forums de synthèse /états généraux de la concertation (1000 personnes/forum), et « une ambitieuse enquête publique .../...dont « les conclusions ont permis de construire un consensus sur les grands principes d'aménagement de l'Ile-de-France : densité, articulation urbanisme-transport, priorité aux transports collectifs, système régional des espaces ouverts ». Il convient de noter l'important dispositif mis en place : « 187 lieux d'enquête, 19 commissaires enquêteurs, 343 permanences, 3945 observations, 1046 courriers chaque lieu bénéficiait également en plus de l'affichage réglementaire, d'affiches et de supports d'information. Près de 5000 lieux d'affichage un site Internet des actions de communication dans la presse, diffusion de 600 spots radio, 200.000 dépliants diffusés dans les 4 grandes gares parisiens, des articles dans la journal de la région – 5 millions de ménages ».

- Page 6 : ce troisième paragraphe extrait les avancées marquantes du Schéma « le SDRIF a été précurseur en bien des domaines », et relève son anticipation des évolutions du contexte juridique, notamment celles inscrites dans les lois Grenelle et du Grand Paris. Il est souligné, notamment que « la population a été sollicitée à de nombreuses reprises sur les questions d'aménagement à travers notamment des débats publics sur le réseau de transport public du Grand Paris .../... et sur le réseau Arc Express » et que « la prise en compte des opérations du Plan de mobilisation pour les transports, du protocole d'accord Etat/Région et du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France, permettait d'envisager une étroite correspondance entre un Schéma de transport optimisé et complété, et le projet régional d'aménagement ».

Enfin, il est indiqué que « une des leçons de la consultation internationale du Grand Paris initiée par l'État en 2008 : le SDRIF n'est pas seulement un document réglementaire, il est l'incubateur de projets locaux (qui doit) rendre leur mise en œuvre possible ».

- Pages 7 et 8 : ce quatrième paragraphe concerne « la deuxième étape de la construction collective du projet (2011-2013) », soit la concertation préalable à l'enquête publique de 2013, objet de ce rapport d'enquête.

Il est indiqué que « le SDRIF adopté en septembre 2008 a constitué le socle de la nouvelle révision, ouverte en 2011. Néanmoins, le contexte ayant fortement évolué, il s'agissait d'actualiser ce cadre ».

Parmi les cinq dispositifs de concertation préalable à l'enquête publique de 2013 exposés, il convient de souligner les points suivants, comme ci-dessous indiqués :

« la première conférence territoriale régionale » (26 novembre 2010, 500 participants), organisée conformément aux conclusions du rapport de 2008, « a permis de replacer au centre des débats, le projet régional ' Ile-de-France 2030 ', de faire le bilan des évolutions ayant transformé le territoire depuis 2008 et d'approfondir la problématique des mobilités en lien avec celles de l'aménagement. Un journal du SDRIF a été publié pour l'occasion faisant le bilan des grands objectifs du Schéma Directeur, ainsi qu'une carte des mobilités » ;

« les assises régionales » (31 mai et 29 juin 2011). Menées de façon partenariale, « ces rencontres ont été autant de lieux de concertation et de débat thématique qui ont permis d'enrichir le contenu du Schéma Directeur » ;

« la deuxième conférence territoriale régionale » (28 novembre 2011, 600 participants)
« Elle a permis d'échanger avec les acteurs franciliens sur les grands enjeux de la poursuite de la révision du SDRIF, de conforter les acquis de la première phase de révision de 2004 à 2008 et de poser les bases de la nouvelle étape... » ;

« la rencontre des coopérations territoriales », (12 mai 2012). « Cette rencontre a permis de donner la parole à des élus intercommunaux, interlocuteurs majeurs dans la mise en œuvre du SDRIF » ;

« la rencontre des associations régionales et locales de protection de l'environnement et du cadre de vie » (27 juin 2012, 135 personnes). « les citoyens ont également pu participer à l'élaboration du projet à travers diverses associations franciliennes.../... notamment IDFE regroupant 370 associations » ;

« les séminaires de l'Atelier International du Grand Paris » (septembre et décembre 2011, et janvier 2013) : « ces temps d'échanges ont permis de travailler sur la traduction plus concrète de l'application des objectifs et des orientations du SDRIF ... » ;

« Des échanges de différentes natures ont eu lieu depuis 2011 : près de 800 courriers ont été traités, une cinquantaine de rencontres techniques avec les collectivités territoriales se sont tenues, le projet a été présenté dans la totalité des CDCEA ».

7.3.2.1.3 Les Franciliens au cœur des grands débats sur l'aménagement de l'Ile-de-France et de la révision du SDRIF

- Pages 9 à 10 : le premier paragraphe concerne « la première étape de l'association des Franciliens à l'élaboration du projet (2004-2008) » a permis d'organiser trois Conférences de citoyens (50 personnes) dont les résultats ont été présentés à une conférence de presse, puis au Conseil régional, puis aux forums et Etats généraux de la concertation, et un sondage régional pour recueillir l'avis des Franciliens ;

- Pages 10 à 11 : le deuxième paragraphe aborde « la deuxième étape de l'association des Franciliens à l'élaboration du projet (2011-2013) », soit la concertation préalable de l'enquête publique de 2013, objet de ce présent rapport.

Il est tout d'abord précisé que « Depuis la relance de la révision du SDRIF en août 2011, les travaux d'élaboration du projet de SDRIF Ile-de-France 2030 s'inscrivent dans ce contexte .../... cette nouvelle révision est marquée par la volonté régionale d'associer les Franciliens, malgré des délais très contraints ». Ont été organisés « les tables rondes citoyennes » (30 personnes X 6), « un sondage grand public l'Ile-de-France 2030 s'invente , ici, avec vous' »

(10.500 réponses) pour lequel il est indiqué que « les résultats seront restitués lors de la rencontre du 27 mars 2013 », « les ateliers de création urbaine : une source abondante d'idées et de créativité » (7 écoles et 300 étudiants), « les forums Ile-de-France » pour lesquels il est précisé que « cinq temps structurent la réflexion : les enjeux (décembre 2012), les mobilités (février 2013), les diversités (juin 2013), le social (automne 2013), la synthèse (printemps 2014) », et « la rencontre 'Ile-de-France 2030' du 27 mars 2013 » qui indique, notamment les dates de déroulement de l'enquête publique.

7.3.2.1.4 Synthèse de la concertation

Page 12 : Un tableau déroule chronologiquement les différentes étapes de la concertation, depuis le colloque d'ouverture du 21 octobre 2004 jusqu'à l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique, noté en 2012 (par erreur?). Ce tableau schématique dispose les dispositifs selon plusieurs couleurs, sans référence légendée.

7.3.2.1.5 Vers une nouvelle enquête publique du 28 mars au 30 avril 2013

Page 13 : Conformément à l'article L 123-12 du Code de l'environnement, la Région a réalisé un bilan de la concertation préalable, « pour établir une rétrospective de son action en matière de concertation menée depuis 2011 et a fortiori depuis 2004 lors de la première révision du SDRIF..... Au-delà des obligations légales (insertions légales dans la presse et affichage légal sur les lieux d'enquête), une campagne spécifique est prévue pour l'enquête publique (insertions dans la presse quotidienne, campagne bannière sur Internet, affiches, supports de communication sur les lieux d'enquête, site internet ...) ».

7.3.2.2 L'avis des PPA

Le CESER estime nécessaire de réunir les conditions pour favoriser l'expression la plus large des Franciliens, les délais de révision n'ayant pas encore permis d'ouvrir largement les débats aux Franciliens ; il faudra ensuite associer le plus largement possible les Franciliens à la mise en œuvre du SDRIF. La mise à disposition d'une version numérique de la carte de destination générale des différentes parties du territoire permettrait une meilleure appropriation du SDRIF, tant pour les élus et acteurs concernés, que pour l'ensemble des Franciliens.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine déclare que les orientations du SDRIF ont été définies par la Région sans concertation avec les Conseils généraux.

7.3.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

Question n°1 de la commission d'enquête

En quoi la Région a-t-elle pris en compte :

a) l'avis des PPA, de l'association de Maires de France et du Syndicat de Paris Métropole, compte tenu des dispositifs énoncés dans « la deuxième étape de la construction collective du projet (2011-2013) » ? Pouvez-vous nous communiquer la liste des modifications introduites dans le projet SDRIF entre l'été 2012 et l'arrêt du projet en novembre 2012, et les réponses que la Région souhaite apporter aux questions soulevées par les PPA ?

b) l'avis des citoyens, compte tenu des dispositifs énoncés dans « la deuxième étape de l'association des Franciliens à l'élaboration du projet (2011-2013) »,

d'une part, et « des débats publics sur le réseau de transport public du Grand Paris », pouvez-vous nous communiquer les analyses et synthèses, relatives aux « Tables rondes citoyennes », au sondage grand public « Ile-de-France s'invente ici avec vous », aux « Ateliers de création urbaine », aux « Forums d'Ile-de-France », et à la « Rencontre Ile-de-France 2030, du 27 mars 2013 » ? Comment les outils numériques ont-ils été utilisés : forums sur le site Internet, QR codes, applications, autres ?

c) l'avis de « la consultation internationale du Grand Paris » ?

Avis et commentaires techniques de la Région

a) L'élaboration d'un document d'urbanisme tel que le SDRIF nécessite une traçabilité des différentes demandes contenues dans les contributions à la révision du Schéma Directeur, des analyses techniques, et des arbitrages techniques produits sur chacune de ces demandes. Ces documents de travail internes n'ont pas vocation à être rendus publics.

La concertation menée depuis 2011 a été très intense et a réuni les personnes publiques associées à la révision (PPA) et les acteurs de l'aménagement à chaque étape de l'avancée du projet : ont été organisées une conférence territoriale régionale (26/11/2010), des assises régionales (logement, fret, sport, santé, etc.), une deuxième conférence territoriale régionale (28/11/2011), une rencontre des coopérations territoriales (12/03/2012).

Parallèlement, eu égard à la démarche de consensus, de partage et de concertation dans laquelle la Région s'est engagée, et à l'instar de ce qui a été fait entre 2004 et 2008, plusieurs versions préparatoires du Schéma Directeur ont été diffusées entre les mois de mai et septembre 2012 aux personnes publiques associées, aux intercommunalités, aux communes d'Ile-de-France, aux Parcs naturels régionaux, et aux associations.

En outre, malgré des délais très contraints, un nombre important de rencontres a été organisé afin que l'ensemble des PPA soit reçues et le projet partagé : les Départements, les chambres consulaires, l'AMIF et Paris Métropole ont successivement été reçus par le Vice-président de la Région d'Ile-de-France en charge de l'aménagement entre les mois de mai et juillet 2012. Ces échanges de nature politique ont été précédés et/ou complétés par des réunions de nature technique sur la même période. Ainsi à titre d'exemple, une réunion technique de présentation de l'avant-projet de SDRIF stabilisée a été proposée aux personnes publiques associées à la révision (CESER, Départements, chambres consulaires) ainsi qu'à Paris-Métropole le lundi 25 juin 2012, à Ile-de-France Environnement le 27 juin 2012 et aux intercommunalités le 20 juillet 2012. Tout au long de l'élaboration du projet, la Région est également intervenue à leur demande dans les conseils d'administration des établissements publics, dans les conseils de développement (Seine-et-Marne et Essonne). Une présentation technique du projet a également été faite dans l'ensemble des commissions départementales de la consommation des espaces agricoles (CDCEA), ainsi qu'auprès des chambres consulaires qui en ont fait la demande.

Enfin, des comités de pilotage dans leur format élargi (réunissant la Région, l'Etat et le CESER, ainsi que l'ensemble des PPA, l'AMIF et Paris Métropole) se sont réunis à trois reprises aux moments clés de l'avancée du projet (septembre 2011, février 2012 et juillet 2012).

Ainsi, l'ensemble de ces acteurs a pu se prononcer sur une version de l'avant-projet de SDRIF. L'amendement de l'exécutif n°2 présenté lors de la séance d'arrêt du projet de SDRIF le 25 octobre 2012 reprend un certain nombre de ces demandes.

En début d'année 2013, les personnes publiques associées ont transmis à la Région un avis sur le projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012, qui a été joint au dossier d'enquête publique. De façon très schématique, le contenu des avis des personnes publiques associées est composé de deux grands types de sujets :

Les demandes locales et définies font l'objet d'une analyse précise et sont traitées à travers les différents thèmes proposés par la commission d'enquête. Elles recouvrent principalement des demandes d'ajustement du texte ou de la cartographie. Les demandes réinterrogent par exemple les

périmètres des TIM, ou concernent des précisions supplémentaires sur les territoires (ajout d'équipements locaux par exemple).

Les questions plus globales et de nature transversale (grands cadrages quantitatifs en matière de logements, d'emplois et de démographie, consommation d'espaces, transports, grands services urbains ou logistiques...) ainsi que les questions relatives aux orientations réglementaires sont travaillées en comité technique avec les services de l'Etat et le CESER et pour certaines, arbitrées en comité de pilotage. Au travers des thèmes présentés par la commission d'enquête, la Région leur apporte une réponse complète et argumentée.

Enfin, le rapport d'adoption du projet de SDRIF soumis à l'assemblée régionale à l'automne 2013 explicitera les modifications faites au document suite au rapport de la commission d'enquête.

b) La révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France a bénéficié d'un large processus de concertation citoyenne, engagé depuis 2004. Le « bilan de la concertation préalable à l'enquête publique » fait état des différentes étapes du processus, adaptées aux enjeux d'information et de participation du public en fonction des évolutions du contexte de l'action publique. Chaque démarche de concertation a donné lieu à des capitalisations de formes diverses, réalisées avec l'appui de prestataires spécialisés (bureaux de recherche, agences de communication publique et de concertation, institut de sondage).

Les synthèses de ces événements sont jointes en annexe et certains supports complémentaires sont disponibles sur Internet via les liens précisés ci-après : <http://www.iledefrance2030.fr/enjeux/comprendre/tables-rondes-citoyennes-ile-de-france-2030/> et <http://www.iledefrance2030.fr/enjeux/comprendre/les-forums-ile-de-france-2030-la-demarche/>

Pour leur part, les Ateliers de création urbaine font l'objet d'une publication annuelle aux éditions Carré : Ile-de-France 2030, futurs possibles (2008), L'eau urbaine (2009), Ville.commerce (2010), Destination Ile-de-France 2030 (2012), Les scénarios qui bousculent (2013).

Le fascicule « vision régionale » s'est nourri de l'ensemble de ces capitalisations pour exposer un projet de société partagé et que la Région souhaite construire avec ses partenaires.

Dans ces différentes démarches, les **outils numériques** sont largement sollicités. Dans ce cadre, Internet est un support privilégié pour diffuser et relayer les informations concernant l'organisation des différents événements : les sites Internet régionaux (iledefrance.fr et iledefrance2030.fr) qui permettent également de télécharger des documents et de visionner des éléments complémentaires (interview, photographie...) , les sites des partenaires régionaux (chambres consulaires, organismes associés régionaux, etc.) afin de multiplier les canaux de diffusion, ou encore l'envoi d'invitations électroniques à de nombreux contacts.

Cet usage des outils numériques se développe progressivement de manière générale. Ainsi, l'organisation d'un « hackathon » en mars 2013 a permis d'explorer les pistes possibles d'une future application autour du SDRIF. Par ailleurs, une carte interactive est actuellement en préparation afin de proposer un support interactif et pédagogique présentant la stratégie d'aménagement du Schéma Directeur.

c) **La Consultation internationale du Grand Paris** organisée en 2008 a permis de mener des réflexions foisonnantes sur les problématiques de l'aménagement francilien et de livrer une vision stratégique de la métropole régionale à l'horizon 2030. A l'issue de cette démarche, le Conseil régional a conçu un ouvrage intitulé « Si l'Ile-de-France 2030 m'était contée » montrant la convergence de ses travaux avec les objectifs portés dans le projet de SDRIF.

Par la suite, la création de l'Atelier international du Grand Paris (AiGP) en 2010 - structure administrative ad hoc - a permis de poursuivre et approfondir les réflexions engagées lors de la consultation de 2008. Ainsi, la Région Ile-de-France a invité les membres de l'AiGP à se saisir du sujet de la planification et de l'aménagement en Ile-de-France lors de différents séminaires de travail. Ces échanges, de portée scientifique et technique, ont permis de confronter les points de vue et les expériences des territoires de ces professionnels, en les actualisant au regard des évolutions récentes du contexte de l'aménagement francilien.

La synthèse des échanges a été réalisée par l'AiGP et est disponible sur son site Internet : <http://www.ateliergrandparis.fr/documents/ContributionSDRIFdeAIGP.pdf>.

Ces contenus ont alimenté les fascicules « vision régionale » et « propositions pour la mise en œuvre ».

La réponse à cette question n'empêche pas modifications dans le document.

Question n°2 de la commission d'enquête :

Quelles sont les raisons qui ont conduit la Région à dématérialiser l'enquête et à utiliser Internet pour recueillir les observations, en complément de l'enregistrement sur registre papier ou par courrier postal ?

Pourquoi avoir réduit le nombre de lieux d'enquête de 183 sites en 2007, à 29 sites en 2013 ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Nous nous plaçons dans une deuxième étape de la révision du Schéma Directeur, ouverte il y a désormais près de 10 ans.

Le processus de concertation mis en place dès octobre 2004, très intense et d'une ampleur inédite pour une collectivité, comprenait une série d'ateliers thématiques, territoriaux, des conférences, des temps d'échanges spécifiques avec les institutions locales et interrégionales. Cette première phase a également bénéficié en 2007 de la plus importante enquête publique jamais menée en France, largement déployée sur le territoire régional.

Les travaux engagés à l'automne 2011 pour l'élaboration du projet de SDRIF Ile-de-France 2030, s'inscrivent dans la continuité de ceux réalisés pour construire le projet de SDRIF adopté par l'assemblée régionale en septembre 2008. Affichée officiellement dès le lancement de la révision à l'été 2011 par le Conseil régional, cette continuité a structuré l'ensemble des réflexions, productions et communications réalisées pour l'élaboration du projet Ile-de-France 2030. Le « socle » des avancées majeures rendues possibles par le projet de SDRIF adopté en 2008 a ainsi été conservé afin de pérenniser les acquis issus des négociations et des échanges menés avec les acteurs et les citoyens.

En outre, depuis 2008, de nombreux projets sont venus marquer l'aménagement francilien. Ces derniers ont également mobilisé les citoyens et les acteurs ce qui a permis de les rendre plus accessibles au public facilitant ainsi leur compréhension et appropriation. Le projet Ile-de-France 2030 s'est également nourri de ces échanges venant ainsi renforcer les différents moments de concertation spécifiquement dédiés à ce projet.

Ainsi, la concertation menée sur cette deuxième phase de la révision depuis 2011 a permis d'actualiser le cadre francilien de l'aménagement : ont été organisés une conférence territoriale régionale (26/11/2010), des assises régionales (logement, fret, sport, santé, etc.), une deuxième conférence territoriale régionale (28/11/2011), une rencontre des coopérations territoriales (12/03/2012). Des séminaires de l'Atelier international du grand Paris sont également venus nourrir les travaux. A ce titre, le bilan de la concertation préalable à l'enquête publique (joint au dossier d'enquête) illustre bien la mobilisation des citoyens et des acteurs depuis 2004 sur ce projet.

Fort de cet intense processus de concertation et s'inscrivant dans la continuité des travaux ouverts en 2004, la Région a organisé une enquête publique adaptée au nouveau contexte francilien, organisée sur 29 lieux d'enquête bien répartis (siège de la Région, mairies siège de préfecture et de sous-préfecture, 3 mairies dans Paris et une mairie supplémentaire en Seine-et-Marne). Cependant, afin de maximiser la participation du public, il a été décidé d'ouvrir la possibilité de consulter le dossier d'enquête et de déposer des observations de manière dématérialisée sur un site internet dédié. Cette dématérialisation désormais rendue possible grâce au décret du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, la Région s'est saisie de cette opportunité nouvelle pour déployer numériquement cette deuxième enquête publique en s'affranchissant des contraintes physiques permettant une accessibilité accrue pour un public plus large.

Cette mesure innovante et inédite en France a permis une large participation du public qui a ainsi pu :

consulter facilement l'ensemble des pièces du dossier d'enquête sans discontinuer permettant au public de s'informer à tout moment,

participer sans contrainte de temps ou de disponibilité, en mobilisant un large public.

En outre, bien qu'aucune disposition réglementaire n'encadrerait cette possibilité, la dématérialisation du dépôt des observations sur Internet faisait déjà partie des observations issues de la précédente enquête publique.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question n°3 de la commission d'enquête :

Quelles sont les actions de communication mises en place, en complément des obligations légales, pour l'information du déroulement de l'enquête ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Afin d'informer la population du déroulement de l'enquête publique, un plan de communication a été mis en place en début d'année 2013 en complément des mesures réglementaires. Ces dernières correspondaient aux actions suivantes :

- Affichages de l'avis d'enquête dans 55 lieux d'affichage (29 lieux d'enquête et Préfectures et Sous-préfecture d'Ile-de-France)
- 2 insertions dans la presse nationales et locales (Libération, La Croix, Le Parisien, édition Ile-de-France (75, 77, 78, 91, 92, 93, 94, 95), Les échos (édition 75, 91, 92, 94), La République de Seine-et-Marne (77), Le courrier des Yvelines (78), Echo Ile-de-France (92, 93, 94), La Gazette du Val d'Oise (95)),
- Mise en ligne de l'avis d'enquête sur le site internet dédié <http://enquetespubliques.iledefrance.fr>

Le plan de communication complémentaire à ces mesures est le suivant :

- Campagne d'information préalable à l'enquête publique
 - Action de communication dans la presse gratuite et quotidienne régionale (2e quinzaine de mars)
 - Articles dans le Journal trimestriel de la Région (parution avril)
 - Site Internet dédié à l'enquête publique (Mise en ligne le 11 mars)
 - Campagne de bannières sur des sites web d'Ile-de-France (sites des supports de presse, sites RATP, Transilien, Mappy, sites publics à fortes affluences) (2e quinzaine de mars)
 - Edition de dépliants sur les enquêtes publiques du SDRIF et du PDUIF (début mars)
- Une rencontre citoyenne préalable à l'enquête publique (27 mars 2013)
 - Un événement tout public avant l'enquête avec une visée pédagogique et préparatoire à cette enquête
 - Information et promotion via les supports d'informations Région (magazine Région, portail web) (février)
 - Relations presse grand public et spécialisé (mars)
 - Cartons d'invitation (fin février – début mars)
- Information pendant l'enquête publique (28 mars – 14 mai 2013)
 - Des supports d'information sur les lieux d'enquête :
 - Dépliants d'information sur le projet de SDRIF 2012 (sur site pour le 28 mars)
 - Kakémonos sur les lieux d'enquête et de permanence sur le projet de SDRIF (sur site pour le 28 mars)
 - Synthèse du SDRIF (à partir du 15 avril)
 - Des outils d'information complémentaires pendant l'enquête :
 - Bannières et textes d'informations sur les lieux d'EP (sites internet des communes, panneaux lumineux, bulletins municipaux) (mi-mars)
 - Relai d'information via les réseaux sociaux Région (Facebook, Tweeter) (mi-mars)
 - La relance de l'information pour le prolongement de l'enquête à la fin du mois d'avril 2013 :
 - Transmission par voie numérique d'un « kit de communication » (avis d'enquête, dépliant d'information, bannière web) auprès des partenaires pour solliciter un relais local de l'information sur l'enquête. (Il s'agit de collectivités territoriales (les 29 lieux d'enquête publique et les 50 plus grandes communes franciliennes), des partenaires

- publics associés et d'organismes divers agissant dans le domaine de l'aménagement (organismes associés régionaux, agences d'urbanisme)). ;
- Envoi d'un courrier électronique à une liste de 10 000 contacts établie dans le cadre de la rencontre citoyenne préalable à l'enquête publique
 - L'information a également été relayée dans :
 - la newsletter Région (hebdomadaire) ;
 - les comptes Tweeter et Facebook de la Région ;
 - le «Francilien», journal vidéo qui passe en boucle dans 80 trains d'Ile-de-France et dont le nombre de contacts s'élève à 250 000 personnes/jour.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Question n°4 de la commission d'enquête :

Comment les trois enquêtes SDRIF, PDUIF, et SRCE sont-elles coordonnées, compte tenu de la hiérarchisation de ces trois plans, de leurs finalités et de leurs compatibilités ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Pour rappel, le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme (L141-1 du Code de l'urbanisme) élaboré par la Région Ile-de-France en association avec l'Etat, organisant l'espace francilien à l'horizon 2030. Il donne un cadre de cohérence aux politiques régionales et constitue un cadre de référence pour les projets d'aménagement et de développement à l'échelle locale. Il doit tenir compte du SRCE et le PDUIF doit être compatible avec ses dispositions.

Élaboré conjointement par l'État et la Région, le **Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)** est un outil d'aménagement (L.371-3 du Code de l'environnement) participant à la mise en œuvre de la Trame verte et bleue nationale. Etabli pour une durée de six ans, il spatialise et hiérarchise les enjeux de continuités écologiques à l'échelle régionale, et propose un cadre d'intervention à travers un plan d'actions.

Lancée en octobre 2010, l'élaboration du SRCE est aujourd'hui en phase d'enquête publique pilotée par la DRIEE. Celle-ci s'est déroulée du 15 mai au 19 juin 2013 inclus.

Le **Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France (PDUIF)** est un document de planification (L.1214-1 du Code des transports) qui fixe les objectifs et le cadre des politiques de déplacements en Ile-de-France d'ici à 2020. Il permet de coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de déplacements (transport collectif, marche, vélo, voiture particulière, deux-roues motorisées...) ainsi que pour le stationnement ou encore l'exploitation routière. Depuis la loi Libertés et responsabilités locales en 2004, c'est au STIF qu'il revient d'évaluer le PDUIF, de décider de sa mise en révision et de l'élaborer pour le compte des collectivités qui le constituent. Il appartient ensuite au Conseil régional d'arrêter le projet de PDUIF, de recueillir l'avis des collectivités ayant compétence en matière de transport, de soumettre le plan à enquête publique et, enfin, de recueillir l'avis des autorités compétentes de l'État. C'est à l'issue de ce processus que le Conseil régional approuve le nouveau PDUIF (cf. thème 5 « transports et déplacements » - question 1.2).

La mise en révision du PDUIF de 2000 a été lancée en octobre 2008. L'enquête publique du PDUIF s'est déroulée du 15 avril au 18 mai 2013 inclus de manière concomitante avec celle du SDRIF (28 mars – 14 mai).

Au-delà des liens juridiques qui organisent ces documents, la Région a souhaité mettre en cohérence, à travers le SDRIF, ces différents plans et schémas entre eux. Dans ce cadre, en tenant compte des calendriers de chacun, les équipes projets de chaque document ont travaillé de manière transversale pour assurer cette cohérence. C'est également par ce travail que la coordination des procédures d'enquête publique a pu être réalisée. La volonté de rendre les enquêtes publique du PDUIF et du SDRIF concomitantes vise un double objectif de lisibilité pour les Franciliens et de mutualisation (tout en respectant l'indépendance des procédures) des expériences en matière d'enquête publique (prestataires communs, éléments de langage cohérents, préparation conjointe...). Enfin, la préparation de l'enquête publique du SRCE, portée par l'Etat, s'est nourri de l'expérience du SDRIF et du PDUIF en la matière.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question n°5 de la commission d'enquête :

Quels sont les dispositifs prévus par la Région dans le processus de sensibilisation et de concertation de mise en œuvre du SDRIF, vis-à-vis des élus, des associations ou des particuliers ? Quelles sont les actions spécifiques prévues pour accompagner les populations les plus impactées dans leur environnement et leur cadre de vie par la mise en œuvre du SDRIF ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La mise en œuvre du SDRIF nécessite de partager et expliquer ses contenus aux élus, aux services des collectivités en charge de son application, et à la société civile. En lien avec les services de l'Etat, un dispositif de pédagogie généralisé sera instauré à l'issue de l'approbation définitive du SDRIF.

Dès à présent, le fascicule « propositions pour la mise en œuvre du SDRIF » effectue un recensement d'outils et dispositifs mis en place et à déployer : le référentiel territorial, outil numérique de portée technique déclinant territorialement les objectifs et orientations du SDRIF ; les carnets pratiques qui présentent les bonnes pratiques et des indications méthodologiques pour faciliter la déclinaison locale des grandes orientations régionales (densification et fronts urbains notamment) ; la carte interactive du SDRIF, outil numérique à vocation pédagogique qui vise à faciliter l'appropriation des contenus du SDRIF par les élus et les techniciens.

Par ailleurs, la Région se prête aux sollicitations des collectivités ou des associations pour présenter le Schéma Directeur et répondre à leurs interrogations.

Le sens du projet régional développé dans le SDRIF est d'améliorer la qualité de vie des Franciliens. Une pondération pertinente s'effectue donc entre le développement de l'attractivité de la région et la quotidienneté de ses habitants. Ces deux composantes de la stratégie d'aménagement pour l'Ile-de-France fonctionnent en itération et agissent en synergie pour améliorer le cadre de vie des Franciliens et protéger leur environnement.

De manière générale, c'est l'ensemble de l'action publique en matière d'aménagement qui concourt à l'accompagnement des populations. Ainsi, les maîtrises d'ouvrage locales sont un lieu opérationnel majeur de l'aménagement au travers de leurs documents d'urbanisme (eux-mêmes soumis à enquête publique), des autorisations qui en découlent et des choix réalisés en matière de projets urbains.

Dans ces différentes instances, l'information du public est régulière à l'instar des conférences territoriales régionales organisées par la Région.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.3.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

7.3.4.1 Les interrogations de la commission

La commission a bien noté que « la concertation menée depuis 2011 a été intense » et que « parallèlement, eu égard à la démarche de consensus, de partage et de concertation dans laquelle la Région s'est engagée, et à l'instar de ce qui a été fait entre 2004 et 2008, plusieurs versions préparatoires ont été diffusées entre les mois de mai et septembre 2012 aux personnes publiques associées, aux intercommunalités, aux communes d'Ile-de-France, aux Parcs naturels régionaux, et aux associations ». La commission a également mesuré l'ampleur de la tâche à conduire, compte tenu des délais très contraints : « En outre, malgré les délais très contraints, un nombre important de rencontres a été organisé afin que l'ensemble des PPA soit reçu et le projet partagé : les Départements, les chambres consulaires, l'AMIF et Paris Métropole ont été reçus..... ».

De même, la commission se félicite que la Région s'inscrive dans la continuité du processus de concertation dont elle a elle-même innové la démarche de démocratie participative :

- « La révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France a bénéficié d'un large processus de concertation citoyenne, engagé depuis 2004 », et qu'elle s'appuie sur cette continuité ;
- « Le socle des avancées majeures rendues possibles par le projet de SDRIF adopté en 2008 a ainsi été conservé afin de pérenniser les acquis issus des négociations et des échanges menés avec les acteurs et les citoyens ».

La réponse de la Région est globalement complète tant sur l'exposé de la poursuite de ses stratégies que sur la nature des nouveaux dispositifs mis en place, notamment avec la possibilité offerte au public, de déposer leurs contributions sur un site Internet : « Cette dématérialisation désormais rendue possible grâce au décret du 29 septembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, la Région s'est saisie de cette opportunité nouvelle pour déployer numériquement cette deuxième enquête publique en s'affranchissant des contraintes physiques et en permettant une accessibilité accrue pour un public plus large ».

Toutefois, les observations que la commission a analysées, font état de critiques parfois soutenues : manque de débats et constat d'une absence totale de concertation. Les orientations et propositions d'aménagement du SDRIF sont vivement ressenties en raison de leur incidence potentielle sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Les inquiétudes tiennent aux difficultés de représentation des liens entre le projet et la situation actuelle des territoires franciliens. Elles tiennent aussi à l'absence de représentation des dispositifs de concertation et de procédures d'enquête publique.

Cependant, un point de convergence se dessine clairement au travers des observations et contributions diverses : une demande insistante de consultations supplémentaires, d'information, de participation et de concertation, tant de la part de l'ensemble des acteurs institutionnels, que des associations ou d'un public individuel.

La commission s'interroge donc, de même que lors de l'enquête menée en 2007, sur les incompréhensions ou les moments de rupture dans l'ensemble dans cette vaste démarche de démocratie participative. Comme la Région l'indique, « le bilan de concertation préalable à l'enquête publique illustre bien la mobilisation des citoyens et des acteurs depuis 2004 sur ce projet » ; en outre, la Région s'est saisie, pour cette enquête 2013, de la nouvelle opportunité d'utiliser le numérique, soulignant que « cette mesure innovante et inédite en France a permis une large participation du public ».

7.3.4.2 La mobilisation des citoyens et l'apport de l'outil numérique dans la concertation

Comme le rappelle la Région, dans le bilan de concertation préalable « le SDRIF adopté en 2008 a constitué le socle de la nouvelle révision, ouverte en 2011. Néanmoins le contexte a évolué, il s'agissait d'actualiser ce cadre. », et, conformément à la Charte de l'environnement, il convenait d'y associer le public « la population a été sollicitée à de nombreuses reprises sur les questions d'aménagement à travers notamment des débats publics sur le réseau de transport du Grand Paris Express ».

Toutefois, une partie du public semble dubitatif vis-à-vis de la prise en compte de leurs avis lors de ces débats : « Deux exemples (débats publics sur l'A 104 et le pont d'Achères) pour vous alerter sur le fait que si les débats des Commissions particulières du débat public sont une mascarade, si les conclusions ne sont pas prises en compte, comment peut-on parler de démocratie ? Tout semble joué d'avance au mépris du respect des premiers concernés, les citoyens de ce pays ».

D'autres contributions, émanant d'associations et d'élus, déplorent le peu de temps consacré à la concertation, indiquant notamment que :

- « Le projet a été bouclé sans vraie nouvelle concertation en une douzaine de mois..... alors que le réseau du métro automatique du Grand Paris Express (GPE) modifiait radicalement les possibilités d'urbanisation, il aurait été souhaitable de remettre à plat ensemble le tracé, l'échéancier, l'ambition du GPE et le SDRIF qu'il était censé charpenter»,
- ou estimant que « ce nouveau projet de SDRIF ne tire pas toute la substance des ambitions affichées par la loi du Grand Paris en proposant une vision collective réellement partagée par l'ensemble des acteurs franciliens. Une véritable consultation complémentaire de l'ensemble des acteurs institutionnels aurait permis d'atteindre cet objectif ».

Par ailleurs, il semble que le public qui s'est exprimé pendant cette enquête de 2013, n'ait pas eu entièrement connaissance de l'ensemble des démarches de consultation engagées par la Région, ou n'ait pas eu accès à leur capitalisation, comme l'indique la Région : « sous forme numérique, sur Internet, via des liens dédiés ».

En effet, la Région a beaucoup sollicité l'outil numérique « support privilégié pour diffuser et relayer les informations concernant l'organisation de ces différents événements », au détriment de dispositifs plus traditionnellement attendus pour relayer ce type d'information, comme certaines observations du public le révèlent: « Nous pensons que de telles modifications et l'utilisation de ressources financières aussi importantes devraient donner lieu à un débat régional et plus global qui concerne l'ensemble des régions pour aboutir à un aménagement du territoire plus équitable en termes de ressources financières, humaines, énergétiques et de création d'emplois, et plus largement diffusé au niveau médiatique (TV, radio et journaux) car un système démocratique prend sa complète dimension avec la participation active de tous ses acteurs (élus et simples citoyens). Certes, il y a eu 44 réunions d'ateliers et forums citoyens, une enquête publique (2007) et 9 tables rondes citoyennes. Alors pourquoi un débat national ? Parce que d'abord, il faudrait savoir dans quel type de société nous voulons vivre. Le fait de n'avoir pas envoyé une note d'information par courrier sur l'ouverture de la consultation exclut nombre de citoyens de l'enquête publique (2013)».

Enfin, la mobilisation des citoyens semble demander des relais de proximité plus importants, et leur déficit a été ressenti avec beaucoup d'interrogations par certains, comme l'exprime ce témoignage : « Sur le plan de la concertation, si les travaux et projets du SDRIF sont accessibles sur Internet, l'information et la concertation de proximité a été complètement absente. Il convient de s'interroger sur les moyens mis en place pour engager un véritable débat avec la population ».

D'autres contributions dressent cependant un bilan plus favorable de ce nouvel outil de communication : « la consultation des observations faites par internet est très intéressante et elle permet d'affiner la lecture des documents au regard des remarques de chacun ».

En conclusion, force est de constater que si la très grande majorité des contributions a été recueillie sur le registre dématérialisé, très peu de personnes se sont déplacées pour rencontrer les commissaires enquêteurs à leurs permanences. Une lecture plus attentive des remarques émises par Internet révèle, que ce même public ignorait parfois jusqu'à l'existence de ces permanences, ou l'a appris trop tardivement, ou s'est trouvé trop éloigné des mairies désignées comme lieux d'enquête.

Aussi, la commission s'interroge sur l'impact de « cette mesure innovante et inédite en France », que le SDRIF de 2008 n'avait pas utilisée, d'autant plus qu'elle n'était pas encore autorisée réglementairement. La commission examine avec attention cet état de fait et ses conséquences, sur la fréquentation des lieux d'enquête très réduite, sans doute par une information très portée vers l'usage du numérique, au dépens de celui de l'échange avec les commissaires enquêteurs.

Toutefois, la commission pense également, que face aux délais contraints de la procédure, le choix d'expérimenter prioritairement ce dispositif dématérialisé, autorisé depuis l'adoption de la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010, s'est avéré très positif pour la participation du public. Cette participation a progressé au fur et à mesure de l'avancement de l'enquête, notamment pendant la période de prolongation demandée par la commission.

La commission d'enquête se félicite globalement de la continuité d'innovation dans les choix de dispositifs de concertation mis en œuvre par la Région.

7.3.4.3 Le développement des processus de concertation

Ainsi que le rappelle la Région, le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme, le SRCE est un outil d'aménagement, et le PDUIF un document de planification, et qu'au-delà des liens juridiques qui organisent ces documents, c'est à travers le SDRIF que ces différents plans et schémas peuvent prendre leur cohérence.

Cependant, ces éléments de langage codifié, et l'articulation ou la portée de chacun d'entre eux, ne semblent pas avoir été bien compris par le public, comme le montre notamment l'observation suivante : « L'évaluation environnementale du SRCE est plus détaillée et complète que celle du SDRIF. Comme cette évaluation est un des éléments majeurs à porter à la connaissance des Franciliens, le SDRIF doit le prendre en compte. De ces deux observations découle le besoin de mieux informer la population ».

D'autres observations relèvent la difficulté d'appréhender les interactions des deux enquêtes, SDRIF et PDUIF, notamment comme celle qui propose « Il aurait fallu un numéro spécial résumant en termes simples ce Schéma et donnant à chaque groupe du Conseil régional, à chaque Conseil général, au CESER, à l'Autorité environnementale, une demi page pour présenter leur avis. Les deux enquêtes sur le SDRIF et le PDUIF se recourent : c'est parfois un avantage, mais c'est plutôt fâcheux ».

D'autres contributions, enfin, soulignent également que le manque d'information aura des impacts importants « sur le public qui sera incapable le moment venu de faire la relation entre la mise en œuvre du SDRIF et son incidence sur sa façon de vivre ».

Or, comme l'indique la Région (page 84 du fascicule propositions pour la mise en œuvre) : « l'association des Franciliennes et des Franciliens apparaît indispensable à l'appropriation effective du projet SDRIF ».

La commission pose donc la question du lien entre le contenu du SDRIF et la réalité de la vie des Franciliens : comment traduire plus concrètement l'application des objectifs et des orientations du SDRIF, auprès de tous les publics et notamment auprès des élus et des décideurs ?

La commission prend acte de la déclaration la Région : « en lien avec les services de l'Etat, un dispositif de pédagogie généralisé sera instauré à l'issue de l'approbation définitive du SDRIF ».

Enfin, au-delà du recensement d'outils et dispositifs à déployer, notamment l'Agenda 21 institutionnel et le référentiel territorial (outil numérique de portée technique), les carnets pratiques de l'IAURIF (outil de connaissance), et la carte interactive du SDRIF (outil numérique à vocation pédagogique), présentés dans le fascicule 5, la Région explique ci-dessus que : « de manière générale, c'est l'ensemble de l'action publique en matière d'aménagement qui concourt à l'accompagnement des populations. Ainsi les maîtrises d'ouvrage locales sont un lieu opérationnel majeur de l'aménagement au travers de leurs documents d'urbanisme..... Dans ces différentes instances, l'information du public est régulière à l'instar des conférences territoriales régionales organisées par la Région ».

Sur ce dernier point, la commission estime que ces conférences régionales sont de « grands messes » rassemblant de très nombreux organismes, qui limitent les temps d'échanges. Par ailleurs, ces conférences ne sont pas ouvertes au grand public.

La mise en œuvre du SDRIF comprend la réalisation de très nombreux projets d'infrastructures et d'aménagements. Dans les territoires stratégiques pour l'aménagement et le développement de la région, l'association et la coordination de ces projets est fondamentale - notamment dans le cadre du Grand Paris - . La commission estime que le découpage par projet des processus de concertation et des procédures d'enquête publique n'est pas adapté lorsque les projets d'infrastructures et d'aménagements sont imbriqués ; en outre ce dispositif n'est pas suffisant pour appréhender leurs enjeux et la maîtrise de leurs incidences, compte tenu de leurs interactions.

La commission rappelle que la concertation n'est pas obligatoire pour les CDT dont l'objet principal est précisément de mieux articuler les infrastructures et l'aménagement. Elle constate que très peu d'enquêtes publiques relatives aux CDT auront été menées avant le terme fixé au 31 décembre 2013 par la loi relative au Grand Paris. Elle suggère que la procédure de CDT soit généralisée à tous les territoires stratégiques de développement et qu'elle comprenne un processus de concertation.

Lorsque les enjeux pour la région dépassent le périmètre d'un CDT, la commission recommande l'organisation d'une concertation sur un territoire pertinent. Une concertation serait également souhaitable dans tous les secteurs d'urbanisation conditionnelle. Dans les

deux cas, l'Etat et/ou la Région pourraient engager la démarche de concertation sur un périmètre adapté après avoir recueilli l'avis des collectivités territoriales concernées.

Ces concertations pourraient s'inscrire dans le cadre de l'article L 121-16 du Code de l'environnement, y compris avec le comité prévu à l'alinéa II de cet article.

Ces concertations de territoire pourraient recourir à un garant pour assurer la transparence et la traçabilité des débats grâce aux rapports sur la concertation intégrés dans les dossiers des enquêtes publiques qui seront conduites ultérieurement sur les mêmes territoires.

Le principe du garant de la concertation n'est pas nouveau, et si la loi donne la possibilité à la CNDP de désigner un garant pour les concertations qu'elle décide et aux maîtres d'ouvrage de demander la nomination d'un garant suite à un débat public pour suivre la concertation sur un projet jusqu'à l'enquête publique, cela n'empêche pas les maîtres d'ouvrage, les personnes publiques responsables de projets ou les collectivités territoriales, même pour des projets dont le montant est inférieur aux seuils de saisine de la CNDP, de la saisir : une concertation transparente, honnête et sous l'égide d'un garant, avalisée par la CNDP, ne peut qu'être bénéfique pour tout projet.

7.3.4.4 Conclusions

Le découpage par projet des processus de concertation et des procédures d'enquête publique ne semble pas adapté lorsque les projets sont imbriqués : il en occulte de nombreux enjeux et risque d'induire un manque de maîtrise de leurs incidences, compte tenu des nombreuses et complexes interactions sur le territoire.

Aussi, la commission recommande de développer la concertation par territoire stratégique pour mieux associer le public au processus du développement et d'aménagement de la Région prévu par le SDRIF.

De même, si l'objet principal des Contrats de développement territoriaux (CDT) réside précisément dans une meilleure articulation entre les infrastructures et l'aménagement, la commission constate que le dispositif n'inclut aucune obligation de concertation préalable.

Aussi, lorsque les enjeux pour la Région dépassent le périmètre d'un CDT, la commission recommande l'organisation d'une concertation sur un territoire pertinent. Une concertation serait également souhaitable dans tous les secteurs d'urbanisation conditionnelle. Dans les deux cas, l'Etat et/ou la Région pourraient engager la démarche de concertation sur un périmètre adapté après avoir recueilli l'avis des collectivités territoriales concernées.

Par ailleurs, la commission estime souhaitable que ces concertations de territoire puissent recourir à un garant pour assurer la transparence et la traçabilité des débats grâce aux rapports sur la concertation intégrés dans les dossiers des enquêtes publiques qui seront conduites ultérieurement sur les mêmes territoires.

Enfin, comme cela est préconisé dans les thèmes 9 « Dispositions réglementaires » et 10 « Gouvernance, mise en œuvre », pour une meilleure mise en œuvre du SDRIF, la commission suggère que la Région se dote des moyens nécessaires pour assurer le suivi et l'évaluation périodique du SDRIF adopté en concertation avec l'ensemble des acteurs et de la population concernée.

7.4 Thème 3.1: Cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030

Ce thème a pour objectif d'éclairer les propositions du projet d'aménagement spatial du SDRIF pour accueillir en 2030 la population et les emplois attendus.

Ce thème comprend la stratégie de développement de la région dans le contexte de l'aménagement du territoire national et dans celui du bassin parisien, la prise en compte des études prospectives et du Grand Paris, les objectifs et les moyens de lutte contre les disparités territoriales au niveau de la région, les prévisions de population et d'emplois à l'horizon 2030 dans l'aménagement spatial, la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) et la formule du ratio « construction de logements/création d'emplois ».

Sur l'ensemble des observations, ce thème est abordé environ une fois sur dix.

Si ce thème arrive en 11^{ème} position dans l'occurrence globale d'évocation des thèmes dans l'ensemble des observations, il se situe en 2^{ème} position au niveau des courriers adressés au Président de la commission d'enquête (142 courriers sur 351, soit 40%), les courriers des collectivités abordant fréquemment la question de ces ratios.

Le public demande la justification des hypothèses de développement et d'urbanisation de la région, et s'interroge sur l'articulation du SDRIF avec les perspectives d'aménagement du territoire au niveau national et du bassin parisien.

D'autres intervenants regrettent l'insuffisance de la prospective pour mieux apprécier la situation en 2030 et les besoins correspondants.

La définition de la stratégie de développement est discutée, aussi bien en ce qui concerne l'objectif de population et d'emplois à accueillir en 2030 que la répartition spatiale correspondante devant assurer un meilleur équilibre prenant en compte les disparités territoriales.

Dans le cadre de cette stratégie, les points de désaccord largement évoqués, - notamment par les personnes publiques associées-, concernent la pertinence d'un ratio associant la construction de logement et la création d'emplois, sa fixation au niveau départemental et sa valeur.

7.4.1 L'expression du public

7.4.1.1 L'aménagement du territoire

Une partie des associations et du public pose la question préalable du principe de développement de la région Ile-de-France dans le cadre de l'aménagement du territoire national et du Bassin parisien.

Plusieurs intervenants estiment que l'ignorance de l'aménagement du territoire national, des grandes villes et du Bassin parisien du point de vue démographique et économique et des liens avec l'Ile-de-France réduit fortement la fiabilité du SDRIF. Certains d'entre eux pensent qu'il serait souhaitable d'avoir une vision nationale de l'aménagement du territoire en réactivant la DATAR et en acceptant de ne pas concentrer la France en Ile-de-France ;

selon eux, cette concentration s'opère au détriment du développement d'autres métropoles régionales telles que Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg, Grenoble, Nice, Montpellier, Bordeaux, Nantes, Rouen-Le Havre et plus particulièrement celles du Bassin parisien. Par ailleurs, ils soulignent la nécessité de coordonner la politique des transports avec les autres régions ainsi que la politique d'aménagement des franges franciliennes.

Les avis exprimés en faveur d'une décentralisation et d'une déconcentration de la région Ile-de-France au profit de la province pour stabiliser la population à son niveau actuel peuvent être considérés comme une contre-proposition par rapport au projet soumis à l'enquête publique.

Ils justifient cette position par leur opposition de principe à la densification qu'ils associent à l'augmentation de la saturation, à une dégradation de l'environnement et du cadre de vie, à la nécessité de l'accroissement corrélatif des besoins d'infrastructures posant des problèmes de financement et de nuisances notamment pour les riverains, et à la déperdition constante de terres agricoles sous la pression du développement urbain et des infrastructures .

CE 307 M.Riottot Président Ile- de- France Environnement (IDFE) :

« La position clairement énoncée depuis plusieurs années par IDFE est de demander à ce que l'Ile-de-France cesse de concentrer sur 2 % du territoire métropolitain 20 % de la population de l'Hexagone, générant 30 % de la richesse nationale et ce probablement au détriment des autres grandes villes françaises. Un rééquilibrage territorial est la condition sine qua non d'un aménagement durable respectueux de l'environnement et du bien-être de la population à la fois soutenable économiquement et socialement. Ce que l'on est en droit d'attendre d'un SDRIF est un vrai projet politique qui doit conduire à améliorer la qualité de vie des Franciliens et l'attractivité de l'Ile-de-France tout en contribuant à la richesse générale, notamment celle du Bassin parisien ».

RE 511 M. Remond Chargé de mission d'Ile-de-France Environnement (IDFE) auprès du CESER :

« Pourquoi augmenter la population de cette région qui est déjà suffisamment polluée ? Au plan de l'urbanisation, il est indispensable, souhaitable et bénéfique, pour la compréhension des enjeux souvent nationaux, d'avoir une vision partagée Région-Etat sur le devenir de la Région-capitale, établie sur des scénarii crédibles partant de 2013 et non pas de 2008, et un engagement conjoint «soutenable « pour traiter les problématiques franciliennes ».

CE 208 Environnement 92 :

« L'ignorance de l'aménagement du territoire national, des grandes villes et du bassin parisien du point de vue démographique et économique et des liens avec l'Ile-de-France réduit fortement la fiabilité du SDRIF ».

RE 673 Association pour la sauvegarde des étangs de la Minière (78) :

« Les effets malheureux résultent du choix du renforcement du caractère de mégapole mondiale de l'Ile-de-France, alors que d'autres territoires se désertifient ».

RE 584 J.A.D.E Collectif d'associations de protection de l'environnement Montfort (78)

« Ce projet de la région Ile-de-France concerne les autres régions qui devraient pouvoir donner leur avis ».

RE 1074 Association Sceaux Marne Musiciens :

« La réduction de la pollution de l'air ne devrait-elle pas commencer par la révision de politiques d'aménagement du territoire misant sur le gigantisme ? ».

RE 661 Mme Choisnard Présidente Association Apach (78) :

« Sur le fond du dossier, il n'y a pas d'analyse suffisamment critique de la situation de l'Île-de-France qui aurait conduit à s'interroger sur le niveau de population acceptable. Cela conduit à proposer une densification de la région parisienne, alors que d'autres régions se désertifient ».

RE 772 SALVI Association de défense de l'environnement :

« Le SDRIF est le reflet d'une Île-de-France qui ne pense pas à partager avec les autres régions françaises, d'un Etat qui ne pense pas aménagement du territoire ! Tant de régions se meurent et se désertifient.

L'Île-de-France est totalement dépendante du point de vue énergétique et alimentaire, il n'est rien prévu ou presque de concret pour limiter cette dépendance ou pour faire face à des événements exceptionnels (rupture des lignes haute tension approvisionnant la région par exemple ou des centrales thermiques ou nucléaires ».

RE 777 Terres Fertiles:

« Nous demandons que la Région:

- prétende à une exemplarité écologique bien ancrée dans le 21ème siècle, au lieu de prétendre à un statut de ville monde (notion qui relève du siècle dernier) ;
- devienne exemplaire également en organisant un développement sobre donc sa stabilisation économique afin de réduire l'appauvrissement des autres ;
- devienne exemplaire en relançant une solidarité inter-régionale permettant le maintien dans chaque région d'emplois y compris de cadres, à commencer par les régions voisines ;
- s'engage à stopper l'arrivée de nouveaux habitants tant que le mal-logement n'aura pas été réduit en Île-de-France ».

Boulogne/1/9 Association Issy Écologie (92) :

« Le rééquilibrage doit se faire aussi avec la province et ses métropoles et pas seulement à l'intérieur de la Région ».

RE 402 M. Gazeilles, Conseiller général des Hauts-de-Seine et conseiller municipal de Clamart (92) :

« Pour un rééquilibrage nationalet d'un point de vue national et européen, il semble utile de faire en sorte que toutes les régions françaises se développent sur un pied d'égalité plutôt que de systématiquement concentrer l'activité en Île-de-France.....L'absence de réflexion générale à ce sujet est hautement contestable ».

Evry/ 1/10 Association Crosne nature environnement Crosne (91) :

Le projet repose sur une politique volontariste d'augmenter la population avec ses effets sur l'emploi et le cadre de vie. Il n'apporte pas les solutions aux problèmes quotidiens des habitants. L'urbanisation ne doit pas se faire en détruisant des habitations individuelles. Pourquoi tant augmenter dans la région en oubliant les richesses et les territoires des provinces.

De très nombreux particuliers présentent des prises de position similaires à celles des associations, notamment dans les observations suivantes : CE 1314 M.Grillon, RE 343 M.Pruvost, Palaiseau/1/4 M.Cadelec Palaiseau (91), RE 86 M. Marion (92), RE 1205 M.Driancourt Versailles (78), RE 1333 M.Rozé Montigny-le-Bretonneux (78), RE 565 Habitante vallée de la Mauldre (78), RE 780 M.Lemoine Paris (75), RE 1490 Mme Sozyan, RE

1020 M.Lommis Mareil-le-Guyon (78), RE 648 M.Bourdon Guyancourt (78), RE 1701 M.Virloire Créteil (94), RE 1053 M.Corbin Savigny-sur-Orge (91), RE 1811 M. Rouyer Palaiseau (91), RE 921 M.Vandenboomgaerde Antony (92), RE 931 M.Toulza Antony (92), RE 1163 Particulier Antony (92), RE 674 M.Denis Guyancourt (78), RE 667 M. Leblanc Antony (92), RE 79 M.Daugeras (92), RE 286 Mme Marlet Antony (92), RE 1386 Mme Connan Carrières-sous-Poissy (78).

7.4.1.2 Les études prospectives et le Grand Paris

Le SDRIF traduit la vision du devenir de la région en 2030 en termes d'aménagement et d'urbanisme.

La préoccupation de la prise en compte du long terme exprimée par une partie des intervenants sur l'aménagement du territoire les conduits à s'interroger sur les études prospectives menées pour définir la situation 2030. Une partie du public évoque certaines évolutions à prendre en compte : vieillissement de la population, nouveaux emplois, évolution des modes de vie et des comportements, évolution technologique et économique,...

Pour les acteurs économiques, une partie des collectivités et du public, l'intégration du Grand Paris est considérée comme une raison d'être plus ambitieux pour le rayonnement de la région et son attractivité. Ils regrettent que l'ambition initiale en faveur d'un développement très important ne soit pas totalement reprise dans le projet de SDRIF. Plusieurs intervenants, notamment les partisans de la croissance zéro, contestent la philosophie du développement présentée lors du lancement du Grand Paris.

RE 267 Mme Lorthiois urbaniste (95) :

« Il faut engager une démarche de prospective avec des conceptions urbaines nouvelles et étudier 3 scénarios de développement.

L'intégration de la loi Grand Paris dans le SDRIF a introduit des objectifs incompatibles avec les 4 défis :

- performance, croissance/proximité, solidarité, soutenabilité ;
- régler la question de la saturation des transports et le retard de l'amélioration des liaisons banlieue-banlieue et la modernisation du réseau ;
- la relance de l'économie paraît hors de portée, les objectifs logements emplois sont inatteignables ;
- l'urbanisation prioritaire du Plateau de Saclay ».

CE 58 Medef Ile-de-France :

« Ce projet ne doit pas être considéré comme une simple révision du document approuvé par la Région en 2008. Il doit offrir une nouvelle vision prospective avec un projet global et ambitieux pour une métropole globale contrainte de placer l'attractivité et la compétitivité au premier rang de ses préoccupations » .

CE 208 Environnement 92 :

« L'intégration du GPE au SDRIF est un mauvais compromis qui ajouté aux demandes successives et ponctuelles de nombreuses collectivités rendent illisibles l'ambition de ce Schéma ».

CE 91 Mairie de Sèvres et GPSO :

« Ce nouveau projet de SDRIF ne tire pas toute la substance des ambitions affichées par la loi Grand Paris en proposant une vision collective réellement partagée par l'ensemble des acteurs franciliens ».

RE 1574 Mme Boiverd, conseillère municipale Orgeval (78) :

« Le projet de Grand Paris n'est pas raisonnable. Augmenter la population de l'Ile-de-France et densifier n'est pas raisonnable, il faut plutôt améliorer les transports existants ».

RE 104 Particulier :

« Absence d'une réflexion alternative à long terme prenant en compte l'évolution démographique (évolution durable de la fécondité actuelle ?), des besoins de la population (plus d'espace, moins de promiscuité, une maison avec jardin, meilleure qualité de vie), le développement du télétravail ».

RE 79 M.Daugeras (92):

« Demande -avant de densifier et d'augmenter la population francilienne- de mettre en place des moyens de transport, et de rénover l'existant ».

« Estime que le projet de Nouveau Grand Paris Express sera une source de pollution et de nuisances innombrables, coûtera beaucoup plus cher que prévu (33 milliards d'euros aujourd'hui), et ne fera qu'aggraver nos problèmes actuels ».

RE 1292 M.Laye Epone (78) :

« Manque de prise en compte des besoins de différentes générations ».

RE 1205 M.Driancourt Versailles (78) :

« Le Schéma manque de vision et de volontarisme pour le développement économique de notre région».

7.4.1.3 L'identification des disparités, des territoires de déséquilibre habitat/emploi et leur diagnostic

L'objectif de réduction des disparités n'a pas été remis en cause lors de l'enquête. Mais la multiplicité des disparités, de leur nature, des territoires et des populations concernées, l'absence de diagnostic partagé avec une identification complète de ces disparités, de leur situation actuelle et de leur évolution, de leurs territoires, la multiplicité des facteurs pouvant les expliquer, rendent difficile la recherche de solutions et de moyens pour les résoudre.

Une partie du public est dubitative sur l'objectif de rééquilibrage Est/Ouest de la région évoqué depuis plusieurs décennies et de ce fait jugé utopique.

Globalement, le public, cite le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest de la région, objectif des précédents Schémas directeurs. Mais de nouveaux dynamismes apparaissent aussi bien au Nord qu'à l'Est ; et le Nord-est et le Sud-est sont maintenant évoqués comme territoires nécessitant un rééquilibrage.

Il y a donc beaucoup d'incertitudes et de confusions sur les disparités à combattre, leur géographie et les priorités à déterminer. La complexité des mesures et moyens à mettre en œuvre est un facteur supplémentaire de perplexité vis-à-vis des propositions du SDRIF en la matière.

La plupart des collectivités et des particuliers expriment le déséquilibre sous la forme de l'insuffisance de l'emploi rapportée à leur population et plus précisément du taux d'emploi

de la population active dans les territoires concernés. Dans cette expression, l'insuffisance éventuelle de l'habitat n'est pas évoquée.

CE 186 Mairie de Villejuif (94) :

Le rééquilibrage doit être entre l'Ouest, d'une part, et le Sud et l'Est, d'autre part.

RE 847 M. Amsler élu de Sucy-en-Brie (94) :

« Considère que ce projet ne prend pas assez en compte le rééquilibrage des emplois vers l'Est de l'Île-de-France ».

Rambouillet/1/17 M. Roquelle Maire de Jouars-Ponchartrain (78) :

Estime que « le projet sera la source d'un déséquilibre entre habitat et emploi, et qu'il ne met pas en phase l'offre et la demande en matière de transport ».

Cergy/1/14 M. Ranini Avis groupe EELV de Sartrouville Houilles (78) :

Constate un déséquilibre emplois-logements à La Défense : ne veut pas que la Plaine de Montesson se transforme en zone de logements pour La Défense.

Nanterre/1/2 M. Gabriel Conseiller Régional Maire-adjoint de Rueil-Malmaison (92) :

Les conventions logements/bureaux sont inefficaces.

CE 307 M. Riottot Président Île-de-France Environnement (IDFE) :

« Actuellement, 30 communes sur 1 281 cumulent la moitié de l'emploi régional. Ce n'est pas en renforçant ces pôles et en les reliant par des transports dits « rapides » qu'on va améliorer les inégalités territoriales qui se sont aggravées ! La fracture Est / Ouest a de beaux jours devant elle (renforcement du pôle Défense, création du pôle Batignolles, Seine-aval Confluence...) ainsi que la fracture centre / périphérie : à la zone dense les emplois et les transports ; à la périphérie le mitage de terres agricoles, la construction de zones-dortoirs insuffisamment desservies, l'implantation d'activités-poubelle (zones de transport-logistique et commerciales, axes de transports routiers, aéroports, cimetières, décharges, etc.) dévoreuses d'espaces et peu créatrices d'emplois locaux et les déplacements onéreux des actifs ! ».

Boulogne /1/8 Mme Gambiez conseillère municipale Issy- les- Moulineaux (92) :

S'étonne de la poursuite de la construction de bureaux dans le 92.

Nanterre/2/4 M. Andrieux Rueil (92) :

« L'application du SDRIF en l'état risque d'aggraver l'inadéquation existante entre les logements, la population et les moyens de transport. Il faut modifier le projet ».

7.4.1.4 L'évolution démographique d'ici 2030

Le SDRIF prévoit une augmentation de population de 1 440 000 habitants à accueillir en 2030 par rapport à 2008 (cf Evaluation environnementale page 184).

Le public s'interroge sur la justification de la nécessité d'accueillir une population aussi importante, à l'origine du projet de densification et de son incidence sur la vie quotidienne et sur l'environnement.

RE 1053 M. Corbin Savigny-sur-Orge (91) :

La voie de la croissance démographique n'est pas une solution, il faut s'orienter vers une politique d'aménagement du territoire remise à plat au niveau de l'Etat.

Versailles/1/28 Association de Bange Houdon(78) :

« Relève l'absence de données sur l'évolution démographique, l'absence de retour d'expérience sur les villes nouvelles, la faiblesse de l'analyse des pôles d'emploi ».

RE 606 Collectif d'habitants de Montgeron (91) :

« Pourquoi vouloir augmenter le nombre d'habitants en Ile-de-France? Aucune explication satisfaisante à cette orientation du SDRIF ».

CE 90 Association JADE :

« Les prévisions d'augmentation des populations et des emplois d'ici 2030 sont irréalistes et ne prennent pas en compte leur incidence sur la qualité de la vie des franciliens : Qui rêve d'un Paris de 15 millions d'habitants ? ».

RE 772 SALVI Association de défense de l'environnement :

« Cette densification va se faire au détriment de l'humain. Le SDRIF constate que le flux migratoire de l'Ile-de-France est actuellement négatif (les causes ne sont pas évoquées), mais il voudrait infléchir la tendance et fixer une augmentation de 1,5 million d'habitants en 15 ans avec comme seule et unique justification de faire de l'Ile-de-France une région compétitive et attractive par rapport à d'autres régions d'Europe. La compétitivité ne se juge pas seulement au nombre d'habitants ».

RE 1490 Mme Sozuan :

« Les ressources naturelles nous permettent elles d'accueillir toujours plus de monde (eau potable, agriculture que l'on veut plus locale et moins intensive, traitement des déchets et des eaux usées, énergie...)? ».

RE 1701 M. Virloire Créteil (94) :

« Le SDRIF vise à une augmentation de la population de l'Ile-de-France. Objectif volontariste d'ailleurs et en contradiction avec la tendance actuelle- puisqu'il apparaît que depuis plusieurs années, les départs annuels (225 000) excèdent les arrivées (170 000). Aucune justification véritablement convaincante à cette politique n'apparaît dans le document. La banlieue proche va perdre son dernier atout qui était d'être un peu moins surpeuplée que Paris, ce qui la rendait supportable ».

RE 79 M. Daugeras Sceaux (92) :

« Paris et la proche couronne sont une des régions les plus denses au monde, plus que Londres, Berlin, et les autres capitales européennes. Pourquoi attirer encore plus d'habitants en Ile-de-France où le logement est très cher, et la vie stressante et difficile ? Alors pourquoi cette idée fixe du Grand Paris? A qui cela va-t-il profiter ? ».

RE 1526 M. Heluin Brunoy (91) :

« Stopper l'augmentation de la population, l'urbanisation et la densification du bâti.Pourquoi augmenter le nombre d'habitants en Ile-de-France alors que celle-ci représente déjà le cinquième de la population française ? Nouvelles difficultés pour l'environnement, le cadre de vie, et les transports. Stabiliser la population est un enjeu majeur ».

7.4.1.5 L'évolution des emplois d'ici 2030

Le SDRIF retient un objectif d'accueillir à l'horizon 2030 616 000 emplois supplémentaires par rapport à 2008.

Les collectivités et les acteurs économiques commentent ces prévisions en demandant des justifications et en proposant pour le plupart d'entre eux des chiffres supérieurs.

Ce point est développé dans le cadre du thème 4 « Développement économique et social ».

7.4.1.6 La mise en œuvre de la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) et la formule du ratio construction de logements/création d'emplois

En application de la loi du Grand Paris, l'objectif a été fixé de construire 70 000 logements par an. L'Etat, dans le cadre de la Territorialisation de l'offre de logements (TOL), a défini les besoins de construction de 70 000 logements/an déclinés suivant une répartition infra départementale. La difficulté d'atteinte des objectifs notamment dans les secteurs, où le foncier ne paraît pas suffisant, a été soulignée au cours de l'enquête.

De nombreuses collectivités relaient l'avis exprimé par leur Conseil général en tant que PPA, marquant leur opposition aux ratios construction de logements/création d'emplois figurant dans le projet de SDRIF.

Les observations citées ci-après concernent celles qui ne reprennent pas intégralement cet avis.

Mairie du 17^{ème}/1/6 Mme Kuster Maire du 17^{ème} arrondissement (75) :

S'oppose au ratio (emploi/logement) : « Les hypothèses de croissance de logements et d'emplois ne peuvent pas être décidées comme objectifs ».

RE 1021 Maire de Sèvres (92) :

« Au nom du rééquilibrage Est/Ouest utopique, volonté de casser le dynamisme économique du territoire et de remettre en cause la qualité du cadre de vie du département. Le ratio logements/emplois revient à doubler par 2 la construction de logements et de diviser par 2 voire par 3 la création d'emplois ».

RE 1728 M. Catoire Maire de Clichy (92) :

Demande de réviser le ratio logement/emploi pour prendre en compte la priorité à l'emploi à Clichy.

Saint Denis/1/4 M. Braouzec Président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune (93)

« Plaine commune propose dans l'immédiat le maintien du ratio de 1,67 m2 de logement pour 1 m² de bureaux ».

CE 67 Communauté d'agglomération Terres de France (93) :

« Conteste le ratio logements/emplois pour le 93 qui risque de compromettre le développement économique ».

RE 1745 M. Benisti Maire de Villiers-sur-Marne Député (94) :

« Villiers-sur-Marne est membre du CDT des Boucles de la Marne qui a pour ambition de rééquilibrer le ratio emploi/logement sur le territoire en favorisant le développement économique. Le ratio prévu au SDRIF de 2,5 logements pour 1 emploi créé pourrait entrer en contradiction avec les objectifs de rééquilibrage ».

RE 1753 Mme Althman Mairie Villeneuve-Saint-Georges (94):

« Le ratio 2,5 logements pour 1 emploi ne permettra pas de corriger le déséquilibre économique entre l'Est et l'Ouest de la région. Il est indispensable d'identifier dans le SDRIF les leviers qui permettront de rectifier ce déséquilibre ».

CE 31 Ville de Nemours (77) :

Pour une déclinaison locale de l'objectif prévisionnel emploi /logements en dehors de la norme de 2,4 logements pour un emploi créé en Seine-et-Marne.

CE 166 SMEP du SCoT de la région melunoise (77) :

Le ratio habitat/emplois doit être ramené à 2 logements construits pour 1 emploi créé.

CE 261 Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart (77) :

« Demande que l'équilibre habitat/emploi soit réaffirmé comme un objectif primordial (0,74 emploi pour un actif pour Sénart) et s'interroge sur la non territorialisation des objectifs de création d'emplois ».

CE 6 Président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin –en- Yvelines (78) :

Pour la création de 2 m2 logements pour 1 m2 emploi créé et non pas 2,8 logements pour un emploi créé.

Le ratio de 2,8 logements pour 1 emploi est inacceptable, porteur de forts déséquilibres.

Saint Germain en Laye/1/20 M. Ribault Maire d'Andrésy (78) :

Emet un avis défavorable sur le SDRF et demande à la Région de requalifier de façon importante le ratio logements /emplois du département des Yvelines et de fait celui de Seine Aval.

Le sujet est aussi abordé par des associations et des particuliers.

RE 267 Mme Lorthiois urbaniste (95) :

« La réalité récente 2008-2012 n'a pas été intégrée dans le SDRIF qui prévoit des objectifs logements et emplois qui risquent de limiter le développement à l'habitat. La relance de l'économie paraît hors de portée, les objectifs logements/ emplois sont inatteignables ».

CE 307 M.Riottot Président Ile-de-France Environnement (IDFE) :

« il faudrait aussi des limites socio-économiques, comme l'interdiction de construire des logements quand on a un taux d'emploi inférieur à 0,50... ou l'interdiction d'implanter des activités quand le taux est supérieur à 1,5 ou 2 ».

CE 208 Environnement 92 :

« Le déséquilibre Est/Ouest ne sera pas modifié par le ratio logements/emplois et l'Etat ne sera pas en mesure de faire appliquer convenablement le SDRIF avec ses moyens en réduction. Le dispositif d'évaluation sur un sujet aussi complexe aurait mérité d'être élaboré en parallèle pour devenir un outil de rationalisation et de hiérarchisation des ambitions ».

CE 142 Ardies Val d'Oise (95) :

« Le SDRIF sort de son rôle en imaginant une répartition utopique des activités et des populations en méconnaissant la mise en garde du Conseil d'Etat d'un degré de détail excessif contredisant le principe de subsidiarité ». « Une densification disproportionnée sans préavis de Paris et des Hauts-de-Seine fondés à défendre la légitimité de leur modèle local et leur diversité environnementale ».

RE 1862 Mme M habitante de Colombes (92) :

« focaliser une dynamique de l'emploi vers l'Est francilien revient à casser le dynamisme économique des Hauts-de-Seine.

Cette vision binaire des enjeux d'équilibre habitat – emploi n'est pas acceptable .../... L'enjeu réside dans le soutien à la dynamique économique de tous les territoires, et non d'un territoire au détriment d'un ou plusieurs autres.

Demande la suppression du ratio habitat/emploi à l'horizon 2030 imposé aux Hauts-de-Seine ».

RE 72 Particulier habitante du Val-de-Marne :

« Estime que le ratio 28 000 emplois/70 000 logements/an n'est pas cohérent avec le potentiel économique de la région-capitale, dommageable pour le Val de Marne, et demande un rééquilibrage 1 emploi/1 logement au lieu d' 1 emploi/2,5 logements ».

7.4.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.4.2.1 Le projet de SDRIF

Le fascicule 2 « Défis, Projet spatial régional, objectifs » présente les éléments généraux relatifs à la situation actuelle de l'Ile-de-France dans le cadre international et national et dans celui du bassin parisien.

7.4.2.1.1 Le rayonnement mondial de la région

Ce fascicule développe les atouts de la région parmi les plus dynamiques du monde. Paris et, plus globalement, l'Ile-de-France jouent un rôle économique international de premier plan, créateur à la fois de richesse et d'emploi. L'ensemble du territoire national en bénéficie. La région doit maintenir son rayonnement mondial avec des atouts qui doivent être renforcés : l'implantation de fonctions stratégiques de très haut niveau international, l'environnement socio-économique ouvert, les compétences humaines, le dynamisme entrepreneurial, l'existence de polarités de formation de dimension internationale, la taille du marché, la performance des infrastructures de transport, le haut niveau d'équipement, l'étendue de l'offre immobilière.

Avec ses nombreux atouts, la région métropolitaine contribue à la dynamique de développement de l'Europe, au sein de laquelle elle effectue l'essentiel de ses échanges. Les synergies doivent se développer entre les régions de l'Union européenne. Les stratégies de développement durable des villes et des régions sont au cœur des réflexions européennes. L'Ile-de-France peut y contribuer par sa dynamique économique tournée vers l'innovation et la recherche et par sa planification territoriale intégrée, dans le sens d'un développement plus durable. C'est dans cette perspective de cohérence à toutes les échelles qu'elle doit élargir son action, par une coopération accrue avec les régions voisines du Bassin parisien, par exemple autour de leurs pôles de compétitivité respectifs, en matière d'innovation, de recherche et d'enseignement supérieur, mais aussi pour un fonctionnement logistique plus vertueux.

Mais la région est confrontée à la mondialisation et aux défis énergétiques, à une déstabilisation économique sans précédent dont les impacts sociaux sont lourds. La transformation de l'économie régionale s'impose pour juguler les déséquilibres territoriaux croissants, l'érosion de son activité industrielle, la difficulté pour les entreprises à conquérir de nouveaux marchés et à créer de l'emploi, en répondant de manière urgente aux impératifs environnementaux...

Il s'agit de repenser les termes de la croissance pour jeter les bases d'une performance durable et renforcer l'Ile-de-France dans son rôle moteur pour l'économie française, européenne et internationale.

7.4.2.1.2 L'évolution démographique

Les principaux éléments cités sont les suivants :

- population de 11,5 millions d'habitants ;
- croissance régulière et continue de la population, grâce à un solde naturel élevé par rapport aux autres régions françaises (4 % de l'excédent naturel de la France métropolitaine),
- déficit des échanges migratoires avec le reste du pays qui doit être enrayé : arrivants le plus souvent jeunes, actifs et diplômés, alors que les partants, plus nombreux, sont plus âgés (ménages d'actifs de 30 ans ou plus, ou retraités) et moins qualifiés ; ces échanges migratoires contribuent au dynamisme démographique et économique de la région. Mais il faut les équilibrer davantage, ne serait-ce que pour renforcer l'économie résidentielle et les emplois qu'elle génère ; la diversité est une composante importante de l'attractivité future de la région.

La croissance de la région doit être accompagnée. Afin de garantir un développement équilibré et cohérent de la région, et de ne pas accroître les déséquilibres territoriaux à l'échelle du Bassin parisien, le SDRIF doit maintenir le poids démographique de l'Île-de-France en France resté constant depuis les années 1960, voisin de 19 % de la population française totale. Pour maintenir les équilibres démographiques et économiques, l'Île-de-France devra permettre à ses habitants de dérouler un parcours de vie conforme à leurs aspirations en matière de logement et de cadre de vie.

À l'échéance de 2030, la population serait comprise entre 12,4 et 13,4 millions d'habitants en 2030, soit une croissance de l'ordre de 0,8 à 1,8 million de Franciliens que le SDRIF doit anticiper pour en permettre l'accueil. En 2030, on comptera davantage de Franciliens de 65 ans, ou plus, qu'en 2010 ; il convient de se préparer à cette nouvelle perspective qui changera aussi le rapport à la ville. La jeunesse sera un atout régional, à condition toutefois de prévoir les moyens suffisants pour éduquer, former et accompagner ces jeunes vers l'âge adulte.

7.4.2.1.3 L'évolution des emplois

Avec près de six millions d'emplois en 2008, Paris et sa région concentrent plus de 40 % des cadres du pays. L'emploi francilien montre une grande sensibilité aux cycles conjoncturels. Le ralentissement de l'activité des années 2001- 2003 avait conduit à une baisse de l'emploi et pour la première fois à un taux de chômage plus fort qu'en province. À l'inverse, jusqu'au dernier trimestre de l'année 2008, l'Île-de-France a connu une période de forte progression de l'emploi et de régression du chômage. Ce cycle ascendant a été brisé par la crise. Ces constats appellent à la prudence pour les exercices de projection économique mais autorisent une réelle ambition. Au cours des 20 prochaines années, la population active progressera plus lentement que l'ensemble de la population francilienne, notamment du fait du vieillissement de la population. L'évolution tendancielle des taux d'activités prévoit une forte hausse de l'activité des seniors et des femmes. Conjugué avec l'ambition de réduire les échanges migratoires de l'Île-de-France vers les autres régions, de maintenir le flux d'immigration au rythme actuel et d'œuvrer à une forte baisse du chômage, le SDRIF définit un objectif ambitieux et volontariste de création de 28 000 emplois par an en moyenne d'ici 2030 qui se situe dans une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5%, avec une part de l'Île-de-France dans l'emploi en France se maintenant à 23%, notamment dans une

volonté de solidarité territoriale à l'échelle du Bassin parisien. Les conditions pour stimuler l'emploi et pour que son accueil réponde aux exigences nouvelles de la transition économique sont à réunir et représentent un enjeu majeur à l'horizon 2030.

7.4.2.1.4 La lutte contre les fractures territoriales

Le fascicule 2 du projet présente page 21 une cartographie des inégalités sociales (secteurs à faibles revenus), environnementales (carence en espaces verts ; forte exposition au bruit aérien) et de mobilité (population insuffisamment desservie en transport collectif vers les pôles d'emploi).

Pour la Région, les inégalités sociales et territoriales sont dues aux processus d'exclusion et de ségrégation avec leurs conséquences économiques, sociales et territoriales : inégalités très fortes de revenus, éloignement du centre de la région des populations les plus modestes du fait des coûts du logement... L'inégale répartition de la desserte en transports collectifs constitue une difficulté supplémentaire. Aux inégalités sociales liées au logement ou à l'accès à l'emploi s'ajoutent dans certains secteurs des inégalités environnementales, pouvant induire notamment des risques importants sur la santé. Près de trois millions de personnes vivent dans des communes à la fois socialement défavorisées et dégradées par des atteintes environnementales: pollution de proximité, cumul des expositions aux bruits, carence en espaces verts ou encore difficultés d'accessibilité aux espaces de nature existants et expositions aux risques naturels et technologiques.

Souvent étroitement liées, inégalités sociales et territoriales se cumulent et affectent des domaines fondamentaux de la vie quotidienne.

La richesse des collectivités locales elles-mêmes est très concentrée et inégalement répartie en Ile-de-France.

L'objectif est la mise en place d'une plus grande solidarité territoriale en structurant non seulement l'offre d'emploi mais aussi le maillage en services publics (transports en commun, équipements scolaires, sportifs, médicaux, culturels, etc.).

7.4.2.1.5 La construction de logements (Défis, projet spatial régional, objectifs page 86)

Pour faire face aux besoins des Franciliens, garantir la qualité de leur résidence principale et compenser le parc de logements qui disparaît chaque année, il est nécessaire de construire près de 1,5 million de logements à l'horizon 2030, soit en moyenne 70 000 logements chaque année à partir de 2010, soit un doublement du rythme de construction :

- 38 000 logements, pour répondre aux besoins liés à la croissance de la population estimée à l'horizon 2030;
- près de 12 000 logements par an, pour ne pas aggraver le déficit de production de ces dernières décennies conduisant au blocage progressif des parcours résidentiels d'un nombre croissant de Franciliens;
- un peu moins de 17 000 logements, pour compenser les disparitions de logements dans le parc ancien (démolitions, fusions de logements et changements d'usage) ;
- enfin, environ 3 000 logements, pour maintenir la part actuelle de logements vacants à son niveau actuel.

7.4.2.1.6 La Territorialisation de l'offre de logements (TOL)

L'État doit définir « tous les trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans les périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le Comité régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de programme local de l'habitat concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de leur saisine ».

Le Schéma directeur prolonge les tendances de la TOL à l'horizon 2030; ces objectifs pourraient être ajustés à l'échelle régionale en fonction de l'évolution des objectifs et de leur répartition que les acteurs se fixeront régulièrement.

Les objectifs de construction du SDRIF à l'horizon 2030 à l'échelle des départements sont cohérents avec les objectifs portés par la TOL en articulant des principes de localisation, les orientations du SDRIF et du Projet spatial régional, en particulier pour ce qui concerne:

- les territoires qui disposent d'un potentiel de développement urbain bien desservi en transports collectifs; ces territoires sont les secteurs considérés comme privilégiés pour la construction de logements;
- les territoires porteurs de développement économique, qui doivent accompagner leur dynamique de création de bureaux par une production accrue de logements.

La construction de plus de 1,4 million de logements à l'horizon 2030, avec en parallèle, la disparition de 16 130 logements chaque année en moyenne au titre de fusion, transformation et le plus souvent démolition devrait conduire à augmenter le parc de logements d'environ 1 114 000 unités.

7.4.2.1.7 L'évolution des déplacements domicile/travail

L'objectif est de favoriser un rapprochement de la géographie de l'emploi et du développement de l'offre résidentielle afin d'améliorer les conditions d'accès à l'emploi des Franciliens et de réduire le temps moyen consacré aux navettes domicile-travail par les actifs de la région. Cela doit faciliter le recrutement des habitants d'un bassin de vie par les entreprises locales, en diversifiant l'offre de logements proposée au sein de chaque bassin d'emplois. Cela sera rendu possible, en particulier, par la localisation des capacités d'urbanisation du SDRIF, par la densification des espaces urbains existants et par des extensions urbaines maîtrisées.

7.4.2.1.8 Les objectifs départementaux logements /emplois

Le Schéma Directeur vise à répondre de manière prioritaire aux besoins de logement, notamment social, et d'emploi des Franciliens dans tous les territoires.

La création d'emploi et la construction de logements doivent être étroitement corrélées, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale.

Compte tenu de l'aggravation des disparités sociales et territoriales en Ile-de-France, l'objectif d'une plus grande mixité sociale et urbaine ne pourra être tenu sans une action résolue en faveur du développement des territoires de l'Est et du Nord de la région, en emplois comme en logements, afin qu'ils puissent rattraper le dynamisme des territoires de l'ouest francilien. Les capacités d'urbanisation offertes par le Schéma Directeur, en extension urbaine et en densification, comme les pôles de développement économique, grands

équipements et infrastructures de transports prévus par le SDRIF, visent à créer les leviers de ce développement.

Le Schéma Directeur définit ainsi pour chaque département un ratio d'équilibre prévisionnel logements/emploi, à atteindre, à terme, d'ici 2030. À l'échelle régionale, ce ratio d'équilibre est de 2,5, soit 2,5 logements construits pour un emploi créé. Ces ratios visent à privilégier la création d'emplois dans les départements connaissant aujourd'hui les déséquilibres les plus importants en termes de taux d'emploi.

Leur application doit ainsi participer d'une hausse du taux d'emploi dans ces territoires dans l'objectif de tendre, à plus long terme, vers un équilibre entre emplois et actifs résidants.

Compte tenu des écarts constatés entre chaque département francilien en matière de construction de logements et de création d'emplois, les départements devront atteindre à l'horizon 2030 les ratios ci-après.

Départements	Nombre de logements à construire pour 1 emploi créé
Paris	3,8
Hauts-de-Seine	3,1
Yvelines	2,8
Val-de-Marne	2,5
Essonne	2,5
Saint-Saint-Denis	2,4
Seine-et-Marne	2,4
Val-d'Oise	1,6

Ces ratios constituent une moyenne à atteindre à terme d'ici 2030. Ils sont indicatifs et doivent être appliqués à l'échelle départementale en fonction des disparités d'équilibre habitat/ emploi internes à chaque département. Leur mise en œuvre fera l'objet, en accord avec les collectivités locales concernées, d'une méthode d'observation et de suivi à partir des outils statistiques existants. Les ratios seront examinés par période triennale pour tenir compte de la conjoncture économique, des évolutions observées du logement et de l'emploi et en déduire les inflexions à donner aux politiques locales.

7.4.2.2 L'avis de l'Etat

S'agissant de l'objectif partagé d'équilibre habitat/emploi, l'Etat est dubitatif sur sa mise en œuvre au moyen des ratios « construction de logements/création d'emplois » ; le niveau départemental retenu pour ces ratios ne rend pas compte des situations de disparité ; les ratios semblent conditionner les objectifs de la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) à la création d'emplois ; la valeur des ratios est très éloignée de celles des conventions d'équilibre passées dans le cadre de la politique d'agrément, et difficilement atteignable à Paris et dans les Hauts-de-Seine .

7.4.2.3 Les avis des PPA

7.4.2.3.1 La démographie

Le CESER estime que « le SDRIF n'a pas exposé les analyses, les diagnostics et les scénarios ayant conduit aux objectifs chiffrés. Les besoins des futurs habitants auraient été mieux

identifiés sur la base d'une analyse de la démographie et de son évolution, de même que la définition d'une politique plus volontariste en direction de la population active ».

7.4.2.3.2 Les déséquilibres territoriaux

Selon le Conseil général du Val-de-Marne, « le déséquilibre Est-Ouest habitat-emploi tend à se renforcer du fait que les territoires accueillant déjà de fortes concentrations de bureaux sont également ceux qui attirent le plus grand volume de construction neuve. Le projet de SDRIF reconnaît la nécessité de conduire un développement équilibré de l'Ile-de-France au moyen d'une action résolue en faveur du développement des territoires de l'Est et du Nord de la région, en emplois comme en logements, afin qu'ils puissent rattraper le dynamisme des territoires de l'Ouest francilien ».

7.4.2.3.3 Les prévisions d'emplois

Selon le Conseil général du Val-de-Marne, le projet de SDRIF présente comme « volontariste » l'ambition de produire 28 000 emplois par an, en la justifiant par le fait que - sur les 20 dernières années - l'emploi a évolué de 25 000 emplois par an. Or, les années 1990 ont été destructrices d'emplois, comme jamais dans le passé en Ile-de-France.

Il faudrait que soient précisées les sources statistiques car elles ne correspondent pas aux données du recensement de la population qui doit être privilégié, compte tenu de son exhaustivité et des transferts d'établissements et d'emplois de la sphère publique vers la sphère privée lors des 20 dernières années.

Dès lors, au regard des évolutions constatées lors des 10 dernières années (+ 60 348 emplois par an en Ile-de-France), il pourrait être tout à fait réaliste de porter une ambition de création d'emplois au moins égale à 60 000 emplois par an, pour prolonger la dynamique de la dernière décennie ».

7.4.2.3.4 La TOL et la formule du ratio construction de logements/création d'emplois

Sept Conseils généraux dans leur avis en tant que personnes publiques associées critiquent le ratio proposé pour leur département. Une majorité d'entre eux propose d'autres chiffres pour ce ratio ou sa suppression au profit d'un objectif d'emplois basé sur une augmentation du taux d'emploi de la population active du département.

Selon le Conseil général du Val-de-Marne, « les objectifs départementaux de création de logements et d'emplois ne pourront être atteints en densification ou en extension urbaine, que si les leviers de ce développement sont effectivement réalisés : réalisation des infrastructures de transport et des équipements structurants, soutien aux pôles de développement économique et action volontariste en matière de mobilisation du foncier ».

« Le déploiement de l'activité économique sur tous les territoires doit être conduit en fonction des atouts et opportunités de chacun au regard des logiques d'implantation des acteurs économiques, pour atténuer la spécialisation économique ou résidentielle ».

Le lien entre le nombre de logements et le nombre d'emplois créés proposés (2,5 logements pour 1 emploi en Val-de-Marne) conduit :

- à un non rééquilibrage Est-Ouest de l'emploi en 2030, la proportion d'emplois par département restant stable sur la période (le Val-de-Marne continuerait d'accueillir 9% des emplois régionaux) ;
- à une baisse généralisée du taux d'emploi à taux d'activité constant ;
- à s'interroger sur la conséquence qu'aurait sur la création d'emplois la non-réalisation de l'objectif de création des 9 144 logements annuels.

Le nouveau SDRIF se doit d'être beaucoup plus volontariste et permettre une répartition plus équilibrée des emplois, proportionnelle à la population des différents territoires de l'Ile-de-France. Pour cela, il doit viser d'une part, la création de 1 logement pour 1 emploi dans les départements franciliens moins pourvus en emplois (comme le Val-de-Marne) et, d'autre part, la création de 5 logements pour 1 emploi pour les départements à forte attractivité économique, comme Paris et les Hauts-de-Seine. Ce choix permettrait non seulement d'augmenter le taux d'emploi de la plupart des départements franciliens à l'exception de Paris et des Hauts-de-Seine (de 0,78 à 0,91 en 2030 dans le Val-de-Marne), mais il permettrait également le rééquilibrage progressif de la répartition des emplois entre les départements.

Il pourrait être tout à fait réaliste de porter une ambition de création d'emplois au moins égale à 60 000 emplois par an, pour prolonger la dynamique de la dernière décennie «.

Selon le Conseil général de Seine-et-Marne, l'équilibre habitat/emploi est un enjeu central en Seine-et-Marne, tant pour l'économie que pour l'aménagement du territoire.

L'effort de construction demandé à la Seine-et-Marne est de 8 701 logements par an,

Au vu de la moyenne régionale actuelle (moins de 40 000 logements construits par an, avec une tendance à la baisse), l'objectif de 70 000 logements par an semble difficilement atteignable sans que de nouvelles dispositions en matière d'aides à la pierre soient prises, mais également sans l'analyse de la capacité financière des collectivités à pouvoir construire les équipements publics, scolaires en particulier, nécessaires à l'arrivée d'une nouvelle population .

L'application du ratio de 2,4 pour la Seine-et-Marne donne un objectif annuel de création d'emplois de 3 625.

Avec ce ratio, et les prévisions de l'Insee pour la population et les emplois du département pour 2030, le Conseil général de Seine-et-Marne a calculé que le taux d'emploi passerait du taux actuel de 0,66 à un taux de 0,69 en 2030, c'est-à-dire le taux départemental le plus faible de la région, très inférieur à la moyenne régionale de 0,97 et à l'objectif souhaité par le département de 0,83.

Avec une population active de 750 000 et un taux d'emploi de 0,83, le nombre d'emplois à prévoir serait donc de 622 000. Ce chiffre reviendrait à doubler le nombre de création d'emplois par rapport aux prévisions du SDRIF.

Pour améliorer le taux d'emploi en Seine-et-Marne , le Conseil général estime indispensable d'accueillir prioritairement de nouvelles activités et emplois, en soutenant fortement la densification, la requalification, le développement et la création de pôles d'activités.

Le Conseil général des Yvelines conteste le principe de « croissance maîtrisée des emplois en faveur d'un effort accru de construction de logements », ce qui contraint le développement économique, alors qu'il faut favoriser l'ensemble des dynamismes dans la conjoncture actuelle.

Alors que les taux d'emploi sont les mêmes pour les Yvelines (0,86) et le Val d'Oise (0,84) les ratios logements/emplois différent : pour les Yvelines, 2,8 logements doivent être construits pour un emploi créé ; pour le Val d'Oise : 1,6. Avec une TOL de 9 000 logements/an et ce ratio, les créations d'emplois devront diminuer (3 200 au lieu des 3 900 constatés au cours de la période 1999-2009).

Ce principe bloque la mise en œuvre de la politique du logement du Conseil général des Yvelines, en n'apportant pas de garantie d'une mobilisation équilibrée emploi/transport/logement : il convient de ramener le ratio moyen du département de 2,8 à 2,4, c'est-à-dire celui de la Grande Couronne, et de définir des ratios spécifiques aux TIM (rappel des ratios des OIN Seine Aval : 1,1 logement/emploi ; et 0,7 logement/emploi pour Versailles Grand Parc Vélizy Saint-Quentin-en-Yvelines dans le cadre du Schéma de développement SDT Paris-Saclay).

Considérant la gravité de la situation de l'emploi dans les Yvelines (perte d'emplois entre 2000 et 2008, particulièrement sur Seine-aval) , il convient de mettre en corrélation les ambitions de développement économique et de l'emploi avec le développement résidentiel.

Pour le Conseil général de l'Essonne, le département a produit en moyenne 4 700 nouveaux logements par an depuis 2000, loin des 9 329 logements imposés par la loi relative au Grand Paris. Cet objectif de construction en Essonne de 9 329 logements par an apparaît irréaliste au regard de l'état du réseau de transports et des possibilités de croissance de l'emploi sur le territoire essonnien ; il ne pourra être atteint sans une amélioration significative des transports, de l'emploi, de l'équipement de services à la population, notamment en matière d'éducation, de culture et de santé.

Le ratio d'équilibre de 2,5 logements construits pour 1 emploi créé, correspond au ratio moyen à l'échelle régionale et équivaut à créer 3 732 emplois par an.

Le Conseil général souhaite retrouver une attractivité résidentielle en diversifiant l'offre de logements, réduire les déséquilibres socio-économiques infra départementaux, conforter les potentialités du cadre de vie essonnien, en proposant une vision transversale et coordonnée sur l'habitat, l'emploi, les transports et les équipements.

Avec un taux d'emploi de 0,7 en 2007, le département de l'Essonne n'occupe qu'environ 50 % de ses actifs, soit plus de 265 000 personnes en 2007. Il faut tendre vers un taux d'emploi de 0,9 , favoriser une régulation et une meilleure distribution de l'implantation des activités et du développement des filières de formation, afin de ne pas accentuer la spécialisation des territoires, de ne pas aggraver la saturation des systèmes de transport et de réduire les distances domicile – travail .

Selon le Conseil général des Hauts-de-Seine, le projet ne s'inscrit pas dans une stratégie équilibrée d'aménagement du territoire ; il présente des objectifs quantitatifs au lieu d'assurer l'amélioration qualitative qui serait la clé de la compétition internationale de la région capitale.

L'économie générale du SDRIF est douteuse eu égard au passage de 60 000 logements à 70 000 /an : quelle est l'incidence sur la progression démographique et sur les emplois ?

Le SDRIF n'apporte pas la preuve de la cohérence des objectifs globaux de logements et d'emplois avec des hypothèses démographiques assumées et explicites.

Il n'apporte pas la démonstration de la capacité des tissus urbanisés d'accueillir 75% de l'effort de construction total.

Le rattrapage des retards de la desserte en transports collectifs dans les zones déjà densifiées est un préalable au développement de ces secteurs et à la limitation de la place de la voiture individuelle d'où des inquiétudes quant à l'horizon de réalisation du GPE.

Le ratio logements/emplois nécessiterait de multiplier par 2 le rythme annuel de construction de logements et à diviser par 2 ou par 3 le rythme annuel de création d'emplois.

Dans les Hauts-de-Seine, il est créé naturellement 8 000 emplois /an. Avec 11 600 logements/an, le ratio donnerait 3 742 emplois/an, soit une chute de 5 200 logements/an, sans garantie que ces emplois qui auraient pu être créés sur les Hauts-de-Seine auraient pu l'être ailleurs.

Le rééquilibrage des emplois conduisant à une réduction des migrations entre l'Est et l'Ouest est une idée fautive : une restriction du développement économique des Hauts-de-Seine n'augmenterait pas le taux d'emplois en Seine-et-Marne.

L'objectif de 11 600 logements/an est irréaliste ; il aurait pour conséquence de densifier le parc de logements de 28%, soit le double de ce qui a été réalisé en 20 ans .

En définitive, le Conseil général des Hauts-de-Seine conteste l'objectif de création de 3,1 logements pour un emploi créé et demande de supprimer tout ratio logements/emplois.

Pour le Conseil général de Seine-Saint-Denis, l'objectif régional de création d'emplois (28 000 emplois par an) est relativement volontariste et s'appuie sur des polarités économiques et territoires d'innovation et de recherche localisés notamment en Seine-Saint -Denis, ainsi que sur le repositionnement et le maintien de l'industrie.

Pour le Conseil général du Val d'Oise, l'équilibre emploi/logement doit être réaffirmé en tant que principe donnant la priorité à l'emploi et garantissant l'équilibre emploi/logement par territoire, privilégiant le développement économique, garant de la croissance et de la création d'emplois, condition indispensable à la construction de nouveaux logements.

Le rapport de 70 000 logements pour 28 000 emplois créés n'est pas satisfaisant au regard des ambitions affichées.

La Ville de Paris souscrit à l'objectif de contrecarrer l'aggravation des disparités sociales et territoriales en Ile-de-France. Mais le ratio d'équilibre logements/ emploi que devrait atteindre Paris à l'horizon 2030 de 3,8 logements à construire pour 1 emploi créé n'est pas approprié : cela reviendrait à créer environ 13 m² de logement pour 1 m² de locaux d'activités ou de bureaux, alors que la convention d'équilibre 2006-2010 entre Paris et l'Etat fixait un ratio de 2,7 m² de logement pour 1 m² de bureaux. L'application d'un tel ratio

retarderait la construction de logements contrairement à l'objectif du SDRIF de relance de la construction. Par ailleurs, ce ratio relie des données par nature différentes: la construction brute de logements et la création nette d'emplois, donnée difficilement mesurable et conjoncturelle. A la place de ces ratios, Paris propose des objectifs habitat-emploi fixés par département.

Par ailleurs, la Ville de Paris a communiqué à la commission d'enquête une étude de l'APUR montrant l'évolution démographique, des emplois et de l'immobilier à Paris depuis 1990, montrant que quatre facteurs ont rendu possibles les gains de population à Paris :

- la construction de logements ;
- la chute du taux de vacance ;
- les transformations en logements de bureaux obsolètes ;
- le léger relèvement du taux d'occupation de logements ;

alors que dans le même temps, les surfaces de bureaux sont restées stables et l'emploi s'est stabilisé.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) estime que les ratios d'équilibre logements/emplois sont déconnectés des réalités locales.

7.4.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et les commentaires techniques de la Région

Remarque de la Commission d'enquête

Ce thème a pour objectif d'éclairer les choix proposés par le SDRIF dans son projet d'aménagement spatial conçu pour accueillir en 2030 la population et les emplois attendus.

Le public demande la justification des hypothèses de développement et d'urbanisation de la région.

« Le SDRIF n'a pas exposé les analyses, les diagnostics et les scénarios ayant conduit aux objectifs chiffrés. Les besoins des futurs habitants auraient été mieux identifiés sur la base d'une analyse de la démographie et de son évolution, de même que la définition d'une politique plus volontariste en direction de la population active » (CESER).

« Les prévisions d'augmentation des populations et des emplois d'ici 2030 sont irréalistes et ne prennent pas en compte leur incidence sur la qualité de la vie des franciliens : Qui rêve d'un Paris de 15 millions d'habitants ? ».

« Relève l'absence de données sur l'évolution démographique, l'absence de retour d'expérience sur les villes nouvelles, la faiblesse de l'analyse des pôles d'emploi, une lacune sur l'analyse des tendances économiques, la non prise en compte du réservoir de logements à mieux utiliser, une incohérence entre projets de logement et droits à construire des PLU »

L'aménagement du territoire

Question de la Commission d'enquête

L'aménagement de la région est-il conditionné par les relations extérieures de la métropole qui se développent à différentes échelles dans le cadre de sa vocation mondiale, de son rôle de chef de file au plan national pour différents secteurs d'excellence, de la montée en puissance des relations en réseaux et des synergies, de l'évolution technologique ? Quelles sont les conséquences pour l'aménagement stratégique de la région ?

Le SDRIF a-t-il pris en compte l'inscription de ses perspectives de développement dans le cadre national de l'aménagement du territoire et dans celui du bassin parisien ?

Quelles études et quels objectifs ont été retenus dans le SDRIF pour s'inscrire dans un équilibre de développement à ces 2 échelles ? Après quelles concertations (préciser les organismes concernés, les dates, ...) ?

L'incidence du SDRIF sur le développement des métropoles régionales et des villes du bassin parisien a-t-elle été évaluée ?

Quelles dispositions ont été prises pour les continuités à assurer aux limites de la région ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

L'objectif affirmé par le SDRIF est de stabiliser le poids démographique et économique de l'Ile-de-France en France. En choisissant de maintenir le poids démographique de l'IDF en France (environ 19% de la population), le SDRIF s'inscrit dans une démarche d'équilibre et de cohérence à une échelle nationale et Bassin parisien afin de ne pas accroître les déséquilibres territoriaux.

Outre le respect des grands équilibres (démographiques et économiques notamment), un certain nombre d'enjeux interrégionaux sont identifiés nécessitant une coordination des actions dépassant les limites régionales.

Le SDRIF est un schéma francilien, dont la portée juridique ne vaut que dans les limites administratives de la région Ile-de-France. La Région reste cependant attentive aux effets de la métropolisation qui se font sentir au-delà des limites régionales et plus particulièrement sur les « espaces de contact », plus communément dénommés « franges ». L'accélération des mobilités et des échanges, les transformations majeures de l'activité économique en termes d'échelles et de contenu nécessitent de considérer la métropole à des échelles plus larges.

C'est dans cette optique que la Région Ile-de-France a initié le 22 mai 2006 la conférence du Bassin parisien. La conférence a permis d'appréhender un certain nombre d'interactions que l'Ile-de-France entretient à l'échelle du Bassin parisien. Des réflexions communes (transport logistique, recherche/innovation, environnement) susceptibles d'impacter, à plus ou moins long terme, l'aménagement régional ont été engagées. Par ailleurs, un cadre de référence stratégique pour éclairer les choix opérés par les conseils régionaux, et mettre en œuvre les orientations stratégiques de leur développement commun à une échelle européenne et nationale a été adopté à Bruxelles le 30 septembre 2009. Ce programme de travail a permis :

d'exprimer une position collective des Régions du Bassin parisien en réponse aux orientations communautaires sur la cohésion territoriale ;

d'afficher une stratégie de développement cohérente à l'échelle nationale, en direction de l'Etat et des autres régions engagées dans les processus de coopération ;

de donner corps et cohérence, à l'échelle du Bassin parisien, aux ambitions et objectifs déclinés dans les contrats de projets Etat-Régions, les Schémas régionaux d'aménagement du territoire ou le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France;

de rechercher une économie d'échelle entre régions en mutualisant leurs projets interrégionaux communs.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Les études prospectives

Question de la Commission d'enquête

Le scénario de développement retenu par le SDRIF a-t-il été précédé d'études prospectives portant sur des scénarios contrastés ?

Que pense la Région du scénario de croissance zéro de la région Ile-de-France associé à des mesures de déconcentration que certaines observations proposent en estimant que la croissance de la population et de l'activité est un facteur de dégradation de la qualité de la vie et de l'environnement pour les franciliens? Le scénario retenu par la Région envisage-t-il une croissance continue voire indéfinie au-delà de 2030 de l'agglomération au détriment des territoires ruraux ? Dans une telle perspective, ne conviendrait-il pas d'engager dès maintenant une étude sur la création d'un troisième aéroport en dehors de la région, les aéroports d'Orly et de Roissy devenant de plus en plus intégrés à la zone agglomérée avec une croissance corrélative des nuisances supportées par la population (question en rapport avec le thème 4 : développement économique)?

Quels sont les enseignements des études démographiques et sociologiques portant sur le solde migratoire de la région ?

Le scénario retenu par la Région intègre-t-il sur le long terme :

- l'évolution démographique d'ici 2030 (types de population, effet du vieillissement,...), des besoins (logements, cadre de vie,..) et des comportements de la population (choix des modes de transport,...),
- l'évolution de l'activité (emplois du 21ème siècle) ;
- l'évolution du choix du cadre de vie rural/urbain ;
- l'évolution économique : coûts, prix, niveau de vie, tarification des transports...

L'objectif de renforcement de l'attractivité de la métropole au niveau mondial avec la prise en compte des besoins et des comportements de la population sont-ils antinomiques ?

Le SDRIF prend-il en compte les facteurs clés de cette attractivité ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le SDRIF n'est pas à l'origine des dynamiques démographiques et économiques mais doit en tenir compte et permettre à celles-ci d'advenir dans les meilleures conditions possibles à long terme, aussi bien sur le plan économique, que social ou qu'environnemental. C'est le cœur même du projet de SDRIF (cf. «Le projet spatial régional : Ile-de-France 2030», pages 47 à 81 du fascicule 1 du SDRIF). Le scénario de développement envisagé pour le SDRIF s'est appuyé sur de multiples études prospectives globales («SDRIF, éléments de prospective : quatre visions pour vivre en Ile-de-France dans 25 ans ... et y réfléchir dès maintenant»).

Concernant plus spécifiquement les travaux de cadrages population/logements/actifs, ceux-ci ont été élaborés en partenariat étroit et constant tout au long de l'élaboration du projet de SDRIF soumis aujourd'hui à l'enquête publique, avec les services de l'Etat concernés (la DR Insee Ile-de-France, la Drirea, la Drihl et la Dirrecte) et ceux de la Région, ainsi qu'avec l'IAU. Ces travaux ont été publiés et sont disponibles en ligne aussi bien sur le site de la DR Insee que sur celui de l'IAU.

Ces simulations reposent sur deux scénarios :

- un scénario dit tendanciel qui prolonge les tendances récentes en matière de fécondité, de mortalité, de migrations et de construction de logement à l'échelle régionale et pour chaque département. Dans ce scénario tendanciel, 12,8 millions de personnes vivraient en Ile-de-France à l'horizon 2030 ;
- un scénario dit volontariste qui simule l'impact de la construction de 70 000 logements par an de 2010 à 2030 selon une ventilation départementale qui reprend les objectifs de la TOL. Dans ce scénario volontariste, 13,1 millions de personnes vivraient en Ile-de-France en 2030.

C'est ce scénario volontariste qui a été retenu pour le SDRIF. Ces deux scénarios diffèrent de 0,3 million d'habitants à l'horizon 2030 et conduisent tous deux à une stabilité du poids démographique de l'Ile-de-France en France, proche de 19% depuis près de 50 ans maintenant.

Le SDRIF part donc du constat que la population francilienne progresse régulièrement depuis plus de 50 ans, au même rythme que celle des autres régions et que son poids démographique en France reste stable. Sur la base de ce constat, il ne retient ni le scénario de la croissance zéro, ni n'envisage le développement infini de l'agglomération aux dépens des espaces ruraux mais vise au contraire à structurer et à intensifier l'usage des espaces déjà urbanisés, dans l'agglomération comme dans les espaces ruraux, et à limiter la consommation de nouveaux espaces.

Le scénario retenu par la Région intègre sur le long terme l'évolution démographique d'ici 2030 (types de population, effet du vieillissement,...), les besoins en logements, l'évolution de l'activité et l'évolution macro-économique globale mais le SDRIF cherche aussi à modifier les conditions dans lesquelles les choix des Franciliens s'opèreront en jouant sur l'offre disponible qu'il s'agisse de transport, de logements ou d'emplois.

Le renforcement de l'attractivité de la métropole francilienne au niveau mondial n'est en rien antinomique avec la prise en compte des besoins et des comportements de la population, sauf si le développement des fonctions économiques continuait à se faire au détriment des fonctions résidentielles et creusait toujours plus les disparités socio-économiques au sein de l'Ile-de-France, ce que précisément le projet de SDRIF cherche à réduire.

Le SDRIF propose un cadre d'action et un modèle francilien de développement durable qui suppose et implique la mise en œuvre concomitante de politiques publiques à toutes les échelles qui reprennent les objectifs du SDRIF. Le suivi et l'évaluation régulière du SDRIF font également partie de sa mise en œuvre.

Sur ces sujets :

« Démographie, économie et lien social à l'horizon 2050 : quelles perspectives, quels leviers pour agir ? », « Modes de vie et identité(s) francilienne(s) : aujourd'hui et demain »

Travaux de l'AIGP

« Contraintes énergétiques et mutations urbaines », Les Cahiers de l'IAU n°147, « Le Bassin parisien, une méga-région ? », Les Cahiers de l'IAU n°153, « Habiter dans le périurbain », les Cahiers de l'IAU n°161, « Foncier en partage », Les Cahiers de l'IAU n°163, « La jeunesse, fabrique du futur » Les Cahiers de l'IAU n°164 ...).

« De 680 000 à 1,1 million de ménages franciliens en plus à l'horizon 2030 », Note rapide Société, n° 598, Juillet 2012.

« Horizon 2030 : le cœur de l'agglomération résiste mieux au vieillissement », Note rapide Société, n° 599, Juillet 2012.

« En 2030, plus d'un actif francilien sur quatre aurait 50 ans ou plus », Note rapide Société, n° 610, Décembre 2012.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

L'identification des disparités et leur diagnostic

Question de la Commission d'enquête

Quel est le diagnostic des disparités? Y- a- t-il eu aggravation des disparités au cours de la dernière décennie et évolution de leur géographie ?

Quelle connaissance a- t-on de la situation de l'emploi au cours de la dernière décennie: évolution des créations et des suppressions par territoire, solde net ?

Pour ce qui concerne les bureaux, y a-t-il concurrence entre les territoires en fonction de leur attractivité, de leur localisation, de leur desserte, de la rareté du foncier et de son coût ?

Quelle est l'efficacité de la mise en œuvre de la politique de l'agrément ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Plus particulièrement sur les scénarios population

Les disparités entre territoires sont multiples (sociales, économiques, fiscales, environnementales, ...), tout comme leur origine. Leur évolution varie en fonction notamment de la conjoncture économique et des politiques publiques mises en place.

Certaines s'accroissent comme les disparités sociales (voir pages 23-25 du fascicule Défis, projet spatial régional et objectifs, pages 135 à 138 de l'Atlas des Franciliens 2013) mais sont en partie compensés par les multiples mécanismes de redistribution mis en place par l'Etat à travers les minima sociaux, les prestations familiales, les aides au logement et l'impôt (pages 132 à 134 de l'Atlas des Franciliens 2013).

D'autres disparités s'atténuent en lien à la fois avec le développement croissant en dehors de Paris des emplois liés aux fonctions métropolitaines (pages 120 à 131 du fascicule 1 du SDRIF : Défis ...; pages 174-177 de l'Atlas des Franciliens 2013), le développement de l'emploi en général dans l'ensemble des communes jouxtant Paris et en particulier en Seine-Saint-Denis (2ème département francilien pour la croissance de l'emploi depuis plus de 15 ans) mais aussi dans les départements de Grande Couronne où des pôles d'emploi puissants structurent de plus en plus fortement leur territoire (villes nouvelles et ex-villes nouvelles, Roissy-en-France, Plateau de Saclay, Meaux, Melun, Mantes,...).

D'autres disparités se réduisent sous l'impact du développement du parc social qui même s'il reste fortement concentré se diffuse peu à peu sous l'impact des politiques mises en œuvre (loi SRU par exemple).

D'autres encore, à la fois s'accroissent en raison par exemple du décalage qui s'accroît entre la géographie des emplois et celle des actifs par qualification (pages 178 à 181 de l'Atlas des Franciliens 2013) et sont pour partie limitées à chaque fois que l'offre de transport, surtout public, progresse.

Plus particulièrement sur la question de l'emploi

Les statistiques d'emploi ne permettent pas de raisonner sur des créations/suppressions d'emploi mais uniquement sur des soldes. Les phénomènes de transfert d'emploi dus à des départs ou à des implantations nouvelles d'entreprises d'un territoire à un autre sont très importants en Ile-de-France, amenant quelques fois à des modifications considérables des volumes d'emploi communaux d'une année sur l'autre. Ces mouvements d'entreprises s'inscrivent la plupart du temps dans un périmètre restreint ou selon des logiques d'axes de transport.

Sur la période 1990-2010, les départements de Grande Couronne ont connu des augmentations d'emploi plus importantes que Paris et la Petite Couronne. Sur la dernière décennie toutefois (2000-2010), une inversion de tendance s'est produite avec une augmentation beaucoup plus forte de la Petite Couronne. Sur cette période, Paris d'une part et les Yvelines d'autre part ont connu des pertes d'emploi. Le département de Seine-Saint-Denis a connu une très forte hausse.

La concurrence entre territoires est une réalité en fonction de leurs caractéristiques propres mais aussi de leur distance temps au barycentre des affaires que constitue l'ouest parisien. C'est pourquoi les projets de nouvelles infrastructures de transport visent à accroître l'accessibilité et le maillage d'un ensemble plus large de communes. Pour compenser les effets de cette concurrence, une politique de régulation est indispensable. La politique de l'agrément mise en œuvre par l'Etat de longue date participe à cette régulation.

Sur ces sujets :

Cahier de l'IAU n° 145 Immobilier d'entreprises; NR IAU n° 490 (Construction de bureaux : proche du métro, loin de l'objectif polycentrique) ; n° 549 (Emploi : extension des fonctions métropolitaines au sud-ouest de Paris) ; n° 584 (Comment stimuler la construction de logements...par celle des bureaux).

Atlas des franciliens, édition 2013.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

| *L'identification des territoires de déséquilibre habitat/emploi*

Question de la Commission d'enquête

Peut-on donner une définition des territoires de bassins de vie et de leur périmètre où l'emploi est insuffisant ?

A-t-on identifié pour les habitants de ces bassins une distance ou un temps d'accès à l'emploi significativement plus importants que la moyenne régionale ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le territoire francilien s'organise pour une large part selon deux logiques qui se superposent et sont en tension permanente :

une logique de proximité (70% des ménages franciliens déménagent dans leur commune de résidence ou dans les communes limitrophes dans un périmètre qui ne dépasse pas trois anneaux de communes limitrophes à la commune de résidence initiale ; et 60 % des actifs franciliens travaillent dans ce même périmètre) ;

une logique axiale qui renvoie à la structuration du réseau de transport et permet à des actifs de certains territoires de résider assez loin de leur lieu de travail.

L'éloignement du lieu de travail et du lieu de résidence n'est pas simplement dû à un manque d'emploi mais renvoie à la géographie beaucoup plus concentrée des lieux d'emploi par rapport aux lieux de résidence.

Cette situation se double d'écart de qualifications entre les actifs résidents et les emplois à l'origine de multiples déplacements.

Ceci explique par exemple qu'un ouvrier ou un employé a deux fois plus de chances de travailler à proximité de son domicile qu'un cadre, toutes choses égales par ailleurs (pages 178 à 181 de l'Atlas des Franciliens 2013).

La notion de bassin de vie renvoie évidemment à une logique de proximité qui met entre parenthèses les logiques axiales pour approcher au mieux le fonctionnement des différents territoires au quotidien.

Mais rapprocher le nombre d'actifs du nombre d'emplois au sein des bassins de vie ne suffit pas pour identifier des territoires où l'emploi serait insuffisant. D'autant qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de nombre mais aussi de type d'emplois et de type de ménages (bi-actifs, ...).

En Ile-de-France, la détermination de bassins d'emploi est relativement complexe. La carte des zones d'emploi établie par l'Insee en est une illustration avec une zone très large pour Paris. Plusieurs logiques se superposent et selon les qualifications, cadres ou employés ne seront pas prêts à accepter les mêmes temps de parcours domicile-travail. L'emploi est beaucoup plus concentré dans des pôles que les lieux de résidence. Un Francilien sur quatre travaille cependant dans sa commune de résidence, un sur deux dans un périmètre proche (couronne de deux à trois communes limitrophes de la sienne). En plus de Paris, des pôles d'emploi puissants comme celui de La Défense, de plus en plus celui de la Plaine-Saint-Denis, ou celui de Roissy en Grande Couronne, rayonnent largement sur plusieurs départements.

La réponse à cette question n'empêche pas modifications dans le document.

L'évolution tendancielle démographique d'ici 2030

Question de la Commission d'enquête

Les prévisions démographiques de l'Insee intègrent-elles les projets du SDRIF en matière d'aménagement et d'infrastructures notamment le Grand Paris Express ? Quelle est la sensibilité de ces prévisions à l'évolution économique et à l'évolution de l'attractivité de l'Ile-de-France ?

Le fait de retenir le scénario de l'Insee pose-t-il question sur l'incidence réelle du SDRIF sur les évolutions tendancielles ?

*Le SDRIF retient-il le scénario de l'Insee pour la répartition territoriale de la population infra régionale notamment entre les départements ?
Quelle référence a été prise pour l'évolution de la population d'ici 2020 cartographiée dans le PDUIF ? Y a-t-il une cartographie similaire pour 2030 ?*

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les cadrages démographiques qui sous-tendent le projet de SDRIF ont été présentés dans la question 2. Le scénario retenu pour le SDRIF n'est donc pas le scénario de l'Insee. Il ne s'agit pas non plus d'un scénario tendanciel.

Il s'agit du scénario volontariste élaboré conjointement par la DR Insee Ile-de-France, l'IAU, la Driea, la Drihl et la Dirrecte qui intègre explicitement l'objectif de construire 70000 logements par an décliné par département en reprenant les objectifs de la TOL, qui eux-mêmes intègrent explicitement les projets d'aménagement et d'infrastructures, notamment celle du Grand Paris Express.

La sensibilité à la conjoncture économique et à l'évolution de l'attractivité de l'Ile-de-France sont intégrées dans ces simulations de deux façons :

explicitement, en ayant retenu le scénario volontariste (qui envisage 300 000 personnes de plus que le scénario tendanciel à l'horizon 2030) ;

implicitement, à partir du constat que tant la conjoncture économique que l'attractivité de l'Ile-de-France ont fortement évolué au cours des 25 ans dernières sans que le poids démographiques de l'Ile-de-France en France ait évolué. Reprendre cette hypothèse de poids démographique constant de l'Ile-de-France en France pour les 20 prochaines années revient donc à postuler que l'évolution de ces deux facteurs restera dans une plage de variation similaire à celle expérimentée ces 20-25 dernières années.

Le scénario cartographié dans le PDUIF à l'horizon 2020 est de nature différente puisqu'il part des projets engagés par les différentes collectivités à cet horizon. Il n'est pas disponible au-delà de 2020, très peu de projets étant engagés au-delà de cet horizon.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

La mise en œuvre de la TOL

Question de la Commission d'enquête

Y a-t-il cohérence entre la TOL au niveau de chaque maille infra départementale et le scénario démographique retenu ?

Y a-t-il cohérence entre la TOL au niveau de chaque maille infra départementale et la répartition spatiale de l'urbanisation prévue par le SDRIF relative à la construction de logements (densification, urbanisations nouvelles correspondant aux pastilles, et aux règles fixées par les orientations) (cf. thème n°3.3) ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le scénario démographique volontariste qui sous-tend les cadrages du SDRIF repose notamment sur la TOL ventilée par département et en décline les incidences démographiques aux différentes échelles. La cohérence est donc assurée entre la TOL au niveau de chaque maille infra départementale et le scénario démographique retenu.

Les orientations réglementaires ont été rédigées et évaluées en fonction des besoins exprimés par la TOL, tant en termes de densification des espaces urbanisés existants, que de calibrage et localisation des capacités d'extension. Le SDRIF fixe également des orientations en matière de logement qui enjoignent aux collectivités, notamment à celles qui connaissent un fort développement économique, de répondre aux besoins.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

L'évolution tendancielle des emplois d'ici 2030 et les prévisions d'emplois du SDRIF

Question de la Commission d'enquête

Quelle est la territorialisation des emplois de l'Insee pour 2030?

Sur quelle base a été prise l'évolution des emplois d'ici 2020 cartographiée dans le PDUIF ? Y a-t-il une cartographie similaire pour 2030 ?

Pourquoi n'y a-t-il pas eu parallèlement à la TOL une territorialisation des emplois en cohérence avec la politique d'agrément ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Des évolutions territorialisées de l'emploi sont difficiles à envisager sur période longue comme celle du SDRIF. De plus, les collectivités territoriales ont beaucoup moins de maîtrise en ce qui concerne l'emploi que le logement : bien souvent une fermeture de site industriel ou un départ de grosse entreprise sont difficiles à anticiper, or ils ne donnent lieu à reconversion que 20 ou 30 ans plus tard. Leur levier d'action est la mise sur le marché d'une offre immobilière nouvelle.

C'est pourquoi, les conventions activités/habitat mises en œuvre par l'Etat dans le cadre de la politique d'agrément sont justifiées par des opérations d'aménagement nouvelles. Elles sont négociées avec les territoires.

Dans le PDUIF, des évolutions sont cartographiées à 2020 (et non 2030) sur la base d'hypothèses établies à partir des projets d'aménagement connus et engagés.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

L'évolution tendancielle des déséquilibres habitat/emploi en 2030 (regroupement des questions 8 et 9)

Question de la Commission d'enquête

Quelle est l'évolution tendancielle des déséquilibres habitat/emploi en 2030 ?

L'évolution des déséquilibres habitat/emploi en 2030 avec le SDRIF :

Quelle sera-t-elle en retenant les territorialisations de la population et de l'emploi en 2030 et les prévisions du SDRIF notamment en matière d'infrastructures prévues pour 2030 ?

Les projets de transports collectifs prévus dans le SDRIF seront-ils suffisants pour réduire les disparités de distance ou de temps d'accès à l'emploi ? (cf thème n°5)

Avis et commentaires techniques de la Région :

L'emploi en Ile-de-France est géographiquement très concentré. Paris et les Hauts-de-Seine concentrent près de la moitié des emplois franciliens. Cet effet de stock joue à plein, notamment dans les créations d'emploi dans les entreprises existantes. Dans un contexte fort de fonctionnement métropolitain, un Schéma Directeur ne peut au mieux agir que sur des flux pour aller vers un rééquilibrage. L'hypothèse retenue a été celle du maintien, voire d'une hausse des taux d'emploi, pour amorcer une tendance à la convergence des taux d'emploi, favorable notamment à la Grande Couronne, et à la Seine-Saint-Denis.

Depuis une quinzaine d'années à l'échelle de la région, le développement des fonctions économiques s'est fait plus rapidement que le développement des fonctions résidentielles. On est passé d'environ un logement en plus pour un emploi en plus sur la période 1982-2008 à 1,2 de 1990-2008 pour tomber depuis 1999 à 0,6 logement en plus pour un emploi en plus.

Le SDRIF actuel multiplie par trois environ ce ratio (1,8 logement en + pour un emploi en +). Ceci reflète la volonté de développer davantage les fonctions résidentielles que dans un passé récent dans un contexte économique marqué par une croissance plus faible de l'emploi.

A l'échelle des départements, et au cours de la période récente (1999-2009), la variabilité de ce ratio est forte avec un minima autour de 0,4 logement en plus pour un emploi en + à Paris, dans les Hauts-de-Seine et en Seine-Saint-Denis jusqu'à un maxima de 1,35 logement en + pour 1 emploi en + dans les Yvelines et proche de 1 pour 1 en Seine-et-Marne. L'effort relatif par rapport à la période récente renvoie autant à ces écarts au cours de la période récente qu'aux objectifs du SDRIF...

En outre, les disparités dans les temps d'accès à l'emploi observées entre territoires, tiennent pour partie à des facteurs qui évoluent lentement (la géographie respective des emplois et des actifs par qualification, et du parc de logements par prix et par taille) et que le SDRIF ne peut qu'infléchir. Ces disparités dans les temps d'accès seront cependant fortement réduites dans les territoires impactés par les nouvelles infrastructures de transport, par le développement du parc social dans les territoires où l'offre est aujourd'hui notablement faible et par le développement plus équilibré de l'emploi au sein des différents territoires.

Pour autant, les disparités dans la géographie comparée des emplois et des actifs et dans les temps d'accès à l'emploi qui en résultent ne pourront jamais être totalement résorbées pour au moins deux raisons :

- la polarisation beaucoup plus forte de lieux d'emploi par rapport aux lieux de résidence ;
- la difficulté qu'ont les propriétaires à adapter leur lieu de résidence quand leur lieu d'emploi change, difficulté qui confine à l'impossibilité chez beaucoup de couples bi-actifs.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

La géographie souhaitable des créations d'emplois

Question de la Commission d'enquête

Quels sont les territoires pertinents pour définir des objectifs en matière d'emplois en fonction des paramètres à prendre en compte (taux d'emploi, desserte en TC, mixité urbaine, disponibilités foncières...)?

Quel est l'avis de la Région sur les taux logements/emplois fixés par l'Etat sur certains territoires (La Défense, les OIN, les CDT, les villes nouvelles) et dans sa politique d'agrément ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

La définition d'une échelle de territoire pertinente pour définir des objectifs d'emploi est d'autant plus complexe que les bassins d'emploi sont difficiles à déterminer en Ile-de-France (cf. question 4).

Des évolutions très territorialisées de l'emploi sont difficiles à envisager sur période longue comme celle du SDRIF. De plus, les collectivités territoriales ont beaucoup moins de maîtrise en ce qui concerne l'emploi que le logement.

Le choix fait dans le SDRIF privilégie la recherche d'objectifs de rééquilibrage habitat/emploi à l'échelle des départements. L'échelle régionale de planification, pour garder sa cohérence et remplir son rôle de document cadre, ne peut entrer dans des déclinaisons territoriales trop fines, d'autant qu'elles sont traduites dans des politiques, documents, outils très divers et ne répondant pas aux mêmes logiques. Le Conseil d'Etat s'est d'ailleurs exprimé sur cette question de l'échelle d'intervention du SDRIF dans le cadre du SDRIF de 1994 en privilégiant la référence départementale.

Concernant les grands territoires de projet, ils doivent nécessairement intégrer la question de l'équilibre entre fonctions économiques et résidentielles. Néanmoins, aucun dispositif opérationnel n'a eu pour vocation de fixer des taux logements/emplois au sens des propositions faites dans le projet de SDRIF :

- les OIN sont un dispositif juridique qui permet de transférer la compétence en matière de délivrance des permis de construire et de création des ZAC des collectivités à l'Etat ;
- les villes nouvelles ont fait l'objet d'hypothèses en matière de création de logements et d'emplois pour préfigurer l'équilibre économique des opérations d'aménagement ;

- les CDT, bâtis en partenariat entre les collectivités et l'Etat, n'ont pas repris systématiquement les objectifs fixés par le dispositif de la TOL, et encore moins les objectifs de création d'emplois initialement ambitionnés dans le cadre des pôles de développement identifiés en 2009 par le secrétariat d'Etat au développement de la région capitale.

La question particulière du quartier d'affaire de La Défense a été posée lors du lancement en 2006 du « plan de renouveau », qui prévoyait une construction importante de bureaux sans envisager conjointement le développement du logement. A ce titre, le projet de SDRIF prévoit une meilleure prise en compte du nécessaire rééquilibrage aux différentes échelles de fonctionnement de ce territoire (p.210 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs ») : « La régénération du quartier d'affaires sera une opportunité pour y développer la mixité et la diversité fonctionnelle, qui renforceront son attractivité et son cadre de vie. L'amélioration de l'équilibre habitat-emploi sera recherchée sur un territoire élargi à l'OIN Seine Arche à Nanterre. Les territoires situés à l'ouest de La Défense et dans les Hauts-de-Seine, et bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs, en particulier les communes déficitaires en logements sociaux, contribueront à la mise en œuvre de cet équilibre. »

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

La cohérence entre la géographie de la population et des emplois en 2030 et la géographie de l'urbanisation prévue par le SDRIF

Question de la Commission d'enquête

Comment cette cohérence est-elle assurée ? Peut-on donner des exemples et/ou présenter la méthode retenue pour accueillir la population et des emplois prévus en 2030 :

Besoins de constructions (en m² à construire par territoire) de logements, de locaux d'activité, d'équipements d'accompagnement pour l'accueil des suppléments de populations et d'emplois après prise en compte de la rénovation urbaine (démolitions), de l'évolution du taux de logements vacants, de la transformation de bureaux en logements ;

Besoins fonciers correspondant aux urbanisations nouvelles, densités prises en compte, comparaison aux surfaces urbanisables actuelles dans les documents d'urbanisme, comparaison au foncier disponible actuellement, évaluation des nouveaux besoins fonciers supplémentaires (cf. thème 3.3).

Y a-t-il cohérence entre la situation de la population et des emplois prévue pour chaque département en 2030 (à indiquer précisément) et la situation actuelle complétée par les évolutions résultant de l'application des ratios constructions de logements/création d'emplois ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

La méthode utilisée pour les simulations démographiques est explicitée dans les publications du groupe «Expert démographie» mis en place tout au long de la procédure de révision du SDRIF.

Cette méthode intègre explicitement les différents facteurs qui gouvernent l'évolution du parc de logements et de son occupation.

L'évolution du parc de logements existants est prise en compte à travers le renouvellement (démolitions, fusions, scissions, changements d'usage qui recouvrent aussi bien les transformations de bureaux en logements que celles de logements en locaux d'activité professionnels).

Elle intègre l'impact de la construction neuve dans chaque territoire mais aussi l'évolution de l'occupation de ce parc à travers l'évolution de la proportion de logements inoccupés (logements vacants, résidences secondaires et pied-à-terre professionnels) et celle de la taille moyenne des ménages au regard du vieillissement de la population et des changements dans les modes de vie.

En revanche, la transformation des logements neufs en m² de SHON ne peut s'effectuer en considérant un ratio unique (80 m² de SHON par logement en moyenne) dans la mesure où ce ratio varie fortement selon les territoires et est appelé à évoluer. Une partie de l'effort supplémentaire pour

le logement qu'implique une construction neuve qui passe en moyenne de 40 000 à 70 000 logements par an devrait en effet porter pour une part importante sur le logement social et les logements de petite taille. En effet, les difficultés de logement actuelles ne relèvent pas uniquement d'une offre quantitativement insuffisante mais aussi d'une inadéquation entre les loyers demandés et les revenus des ménages qui touche principalement les ménages des premiers déciles de revenus.

Deux phénomènes marquent les 20 dernières années :

- Le parc social de droit a progressé sans pour autant augmenter l'offre de logement à bas loyers, le parc social de fait ayant diminué d'un volume équivalent à la hausse du parc social de droit (pages 60 à 63 de l'Atlas des Franciliens 2013).
- Si près de 400 000 studios et deux-pièces ont été construits en Ile-de-France depuis 1975, le parc de petits logements n'a pratiquement pas augmenté sous l'effet des démolitions (meublés, chambres d'hôtel vétuste, petits logements insalubres, ...), des changements d'usage (loges de concierge transformés en local d'activité) et surtout des fusions de petits logements entre eux pour produire des duplex, triplex ou des plus grands appartements comme les chambres de bonnes décloisonnées qui forment un seul appartement. Leur stabilité en volume explique par exemple les phénomènes de division pavillonnaire qui s'observent un peu partout.

Or les logements sociaux et les petits logements jouent un rôle essentiel dans l'accueil des jeunes et des populations nouvelles à revenu modeste ou médian. Ce sont les seuls à proposer des loyers en adéquation avec leurs revenus. La fonction métropolitaine d'accueil des petits logements est aujourd'hui principalement assurée par Paris et les Hauts-de-Seine. Elle devrait se diffuser davantage en lien étroit avec le développement du réseau de transport collectif.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

La corrélation entre la construction de logements et la création d'emplois

Question de la Commission d'enquête

Quels sont les objectifs recherchés à travers cette corrélation?

Quelle est la nécessité de cette corrélation ? A l'intérieur de quels périmètres cette corrélation doit-elle être assurée ?

Les territoires de déséquilibre actuel habitat/emploi sont-ils plus prioritaires que les autres en matière de construction de logements et de logements sociaux en particulier ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Depuis plusieurs années, l'Ile-de-France souffre d'une production insuffisante de logements. L'augmentation de cette production est un enjeu majeur, y compris pour le dynamisme économique de la région. Dans le même temps un rapprochement de l'habitat des lieux d'emploi est souhaité afin de lutter contre une spécialisation trop marquée de certains départements. Ce raisonnement amène à demander un effort de construction de logements, et de logements sociaux en particulier, plus prononcé là où les stocks d'emploi et les dynamiques de croissance d'emploi sont élevés.

Concernant les ratios exprimés dans la mise en œuvre, les points suivants méritent d'être clarifiés :

Les ratios logements/emplois ne s'appliquent en aucun cas à l'échelle des opérations d'aménagement, des communes ou des groupements de communes mais uniquement à l'échelle des départements ;

Les ratios sont des objectifs à atteindre à terme et non à respecter année après année en raison notamment de l'évolution cyclique et rapide de l'emploi d'une année sur l'autre. En revanche, s'il s'agit d'un objectif à terme, il conviendra aussi dans le cadre du suivi et de la mise en œuvre du SDRIF de faire un point régulier qui permette d'apprécier sur quelle trajectoire se situe chaque département aux regards de ces objectifs.

L'objectif majeur de ces ratios est d'assurer un développement équilibré des fonctions économiques et résidentielles entre les départements d'Ile-de-France ;

Ces ratios visent à éviter que dans les zones de marché porteuses, le développement urbain se fasse essentiellement en faveur du développement économique au détriment des fonctions résidentielles ; et qu'ailleurs, le développement ne se fasse à l'inverse trop en faveur des fonctions résidentielles au détriment des fonctions économiques. C'est dire aussi que si l'emploi venait à diminuer dans certains départements ou dans certains territoires, ceci ne signifierait en rien qu'ils ne doivent plus construire de logements. Le SDRIF affirme qu'il faut rééquilibrer le développement urbain davantage en faveur du logement qu'aujourd'hui pour orienter l'Ile-de-France dans la voie d'un développement plus équilibré sur le plan social.

Ces ratios raisonnent en logements et en emplois et non en m² de SHON à la fois parce qu'ils ne s'appliquent pas aux opérations d'aménagement mais aussi pour inciter l'ensemble des acteurs à réfléchir sur les typologies de logements à proposer et à optimiser l'usage des ha ouverts à l'urbanisation au regard des emplois et des logements générés. Le SDRIF propose aux différents acteurs de raisonner non en m² de SHON mais en emplois et en logements car il vise partout à optimiser l'usage du foncier et à limiter son gaspillage, notamment par les activités économiques en périphérie qui dans un passé récent ont mobilisé beaucoup d'espace et généré peu d'emplois.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document dont le contenu est décrit suite à la question 12.

La formule du ratio construction de logements/création d'emplois

Question de la Commission d'enquête

La construction de logements comprend elle tous types de logements : étudiants, personnes âgées...?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Oui, comme cela est indiqué aux pages 84 à 86 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs », le projet de SDRIF vise à répondre à l'exacerbation des tensions dans l'ensemble de la chaîne du logement et donc à prendre en compte la demande de certains publics spécifiques particulièrement fragilisés par la pénurie. Doivent être développées :

- l'offre de logements pour étudiants, en priorité à caractère social ;
- de logements adaptés aux personnes âgées et/ou handicapées ;
- de places d'hébergement à destination des jeunes travailleurs, apprentis et salariés ;
- de structures d'hébergement d'urgence et de logement temporaire ;
- les aires d'accueil pour les gens du voyage.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

L'accès au logement et à l'emploi étant variable suivant les populations, le ratio est-il global ?

Un ratio complémentaire ne devrait-il pas être établi pour les populations les moins favorisées qui subissent plus directement les disparités ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le SDRIF, en tant que document d'aménagement de niveau régional, n'a pas vocation à opérer ce type de distinction. Il n'est pas doté de la valeur juridique d'un « plan régional de l'habitat » et doit laisser la marge de manœuvre nécessaire aux programmes locaux de l'habitat pour décliner finement ses objectifs.

L'objectif de rééquilibrage porté par le SDRIF, s'il ne peut pas conditionner l'implantation effective des nouveaux emplois, a néanmoins pour ambition de répondre aux difficultés des territoires accueillant les populations les moins favorisées, notamment en améliorant leur desserte par les transports collectifs.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Pourquoi avoir retenu dans ces ratios 2 données de natures différentes qui ne sont pas en relation directe avec le taux d'emploi de la population active et son évolution en liaison avec celle de la démographie ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les ratios d'équilibre entre développement de l'emploi et du logement n'ont pas de vocation prédictive. Il s'agit d'objectifs de nature politique, qui permettent de fixer une perspective et non un chiffre qui représenterait une vérité scientifique à atteindre.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

A partir de quelle date les ratios devraient-ils être appliqués ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les ratios, comme toutes les dispositions du SDRIF, s'appliqueront juridiquement parlant à partir de la date d'approbation de celui-ci. Néanmoins, ils ne font pas partie du corpus normatif opposable du SDRIF et devront être utilisés comme points de repère lors de chaque étape d'évaluation de la mise en œuvre du SDRIF, en tenant compte notamment du caractère cyclique de l'activité économique.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Quel est l'effet escompté de la fixation du ratio sur la création d'emplois dans les secteurs de déséquilibre ? Les simulations d'application de ces ratios au niveau des départements supposés être respectés jusqu'en 2030 montrent que leur incidence sur l'évolution des taux d'emploi à cette échelle est marginale. S'agit-il principalement de la recherche d'une incitation pour infléchir l'évolution tendancielle ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les ratios n'ont pas vocation à être utilisés sans distinction à l'échelle de secteurs de développement en particulier. Surtout, ils ne visent pas à freiner la création d'emplois dans les secteurs déficitaires en logements ou à dispenser les territoires à dominante résidentielle de participer à la relance régionale de la production de logements. Ils permettront à chaque acteur de se poser la question de la part de l'effort qu'il est susceptible de fournir pour participer à l'objectif de rééquilibrage des fonctions résidentielles.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Pourquoi avoir fixé des ratios au niveau départemental alors que les conseils généraux n'ont pas de responsabilité en matière de construction de logements et de création d'emplois et que leur échelle n'est pas pertinente pour le suivi des disparités à faire évoluer ?

Pourquoi n'y a-t-il pas de ratio pour chaque TIM ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Il est apparu nécessaire de proposer une échelle facilement identifiable à un niveau infrarégional. De ce point de vue, les départements sont des acteurs majeurs à la légitimité forte auprès des collectivités comme des citoyens. Rappelons qu'ils bénéficient du statut de « personne publique associée » dans le cadre de la révision du SDRIF et des documents locaux d'urbanisme. En revanche, une maille plus fine n'aurait pas forcément favorisé l'objectif de rééquilibrage et aurait potentiellement constitué une atteinte au principe de subsidiarité (comme l'a rappelé le Conseil d'Etat lors de l'élaboration du SDRIF de 1994).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Ce dispositif peut-il être opérationnel et efficace dans la mesure où :

- *le nombre d'emplois créés n'est pas connu précisément lors de lancement d'une opération d'aménagement ?*
- *les collectivités compétentes en matière de logement n'ont qu'un rôle limité en matière de création d'emplois ?*
- *aucune sanction n'est prévue en cas de non atteinte du ratio ?*

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le dispositif des ratios tel que proposé dans le projet de SDRIF n'a pas vocation à constituer un outil de contrôle à l'égard des opérations d'aménagement portées par les collectivités. Un objectif aussi précis n'aurait pas laissé les marges de manœuvre nécessaires à la fois à l'initiative privée et aux objectifs poursuivis par les territoires. Il ne s'agit en aucun cas d'un dispositif normatif mais d'une référence pour permettre un suivi dans le temps de la mise en œuvre des objectifs du SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Pourquoi attendre 2030 pour examiner les résultats obtenus au niveau de chaque département ? Ces résultats ne devraient-ils pas être examinés au niveau des territoires où les disparités habitat /emploi sont les plus importantes ?

Quel est le dispositif d'évaluation prévu et sa relation avec l'évaluation du déséquilibre habitat/emploi ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

L'évaluation du SDRIF n'attendra pas 2030, et le dispositif de suivi sera mis en place sur l'ensemble de sa période de mise en œuvre. Comme cela est esquissé dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » du projet de SDRIF, des outils de déclinaison à l'échelle des territoires seront proposés, et utilisés par la Région dans le cadre de la conduite de ses politiques. Des instances seront créées, d'une part pour observer les conditions concrètes de traduction du SDRIF et d'autre part pour réunir les acteurs en vue des décisions d'ajustements à prendre.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Pourquoi lier la création d'emplois à la TOL alors que :

- *la TOL est révisable tous les 3 ans et qu'il faut donner de la lisibilité et la pérennité aux créations d'emplois ;*
- *certaines collectivités émettent des conditions de desserte pour la construction de logements ?*
- *si l'objectif de construction de logements de la TOL n'est pas atteint, celui de création d'emplois serait limité sans raison suffisante ?*

Avis et commentaires techniques de la Région :

La difficulté de l'exercice de coordination de politiques publiques aux visées et aux temporalités différentes que constitue le SDRIF est réelle. C'est la raison pour laquelle les ratios proposés ne sont pas des normes opposables mais des objectifs, placés dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre », qui seront potentiellement adaptés en fonction des résultats observés et des évolutions conjoncturelles.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Comment seront établies les statistiques des constructions de logements (mises en chantier, mises en service ? (problème de la fiabilité de « sitadel » ?) ; les statistiques de création d'emplois ? avec quel décalage de temps avec la réalité ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

La question de la pertinence des dispositifs statistiques existants est posée. Une analyse sera faite des données disponibles (sources, rythmes d'actualisation, fiabilité, etc.) afin de retenir les plus pertinentes pour le suivi et l'évaluation du SDRIF. Ce chantier nécessitera un partenariat étroit notamment entre la Région et l'Etat.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Pour les départements ou les secteurs les mieux dotés en emplois qui sont aussi actuellement ceux les plus centraux et les mieux desservis en TC, la réduction de la progression des emplois par rapport à l'évolution tendancielle est-elle acceptable ? Cette réduction favorise t-elle réellement les territoires déficitaires en emplois ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les déséquilibres entre emplois et logements, notamment par les difficultés très importantes qu'ils posent au système de transports, en plus de dégrader la qualité de vie des Franciliens constituent des freins dont les effets ne doivent pas être sous-estimés pour l'attractivité économique de l'Ile-de-France. L'objectif poursuivi dans le cadre du SDRIF est donc bien celui d'un dynamisme global du développement économique régional.

Les ratios proposés n'ambitionnent donc pas de freiner le développement des territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois mais de faire en sorte que ces secteurs, qui sont également ceux où les déséquilibres observés ont été les plus importants, contribuent à la hauteur de l'effort nécessaire en faveur de la production de logements. Autrement dit, la tendance qui devra être infléchie n'est pas celle de la progression de la création d'emplois mais celle du déséquilibre entre fonctions économiques et fonctions résidentielles.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Ne doit-on pas limiter les secteurs géographiques où la corrélation « construction de logements/création d'emplois » doit être assurée, et exclure de cette corrélation certains territoires comme Paris et les Hauts-de-Seine où les capacités foncières sont les plus limitées pour l'urbanisation ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de SDRIF identifie des dynamiques de développement diverses, qui doivent permettre à tous les territoires qui composent la région de prendre leur part du développement de l'offre résidentielle qui permettra le bon fonctionnement du système économique francilien. L'objectif n'est naturellement pas de nier les situations existantes mais d'intervenir sur les décisions futures en favorisant une inflexion des tendances au déséquilibre. Pour ce faire, les marges de manœuvre existent dans tous les territoires, qu'il s'agisse des potentiels de densification restant ou de la mutation d'emprises à vocation économique sous ou pas utilisées vers des fonctions plus mixtes.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Quel est l'avis de la Région sur l'avis de l'Etat qui ne souhaite pas conditionner la construction de logements à la création effective des emplois ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de SDRIF n'a ni la vocation ni l'ambition d'imposer des ratios qui conditionneraient juridiquement la construction de logements à la création effective d'emplois. La construction de logements est en effet régie par des dispositifs juridiques propres, qu'il ne revient pas au SDRIF de remettre en cause, et qui s'imposent aux collectivités locales.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Quel est l'avis de la Région sur les propositions de ratios des Conseils généraux ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les Conseils généraux, personnes publiques associées à la révision du SDRIF, ont proposé, chacun de son point de vue, des ratios d'équilibre qu'ils considèrent plus favorables à leurs développements respectifs. Ces propositions, qui ne peuvent pas être considérées indépendamment les unes des autres, ont toutes été examinées à l'aune du double objectif de relance globale de la production du logement en Ile-de-France et de rééquilibrage tendanciel des fonctions économiques et résidentielles sur les territoires.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Concernant les ratios logements/emplois, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

Maintenir les grands cadrages régionaux : objectif de construction de 70 000 logements par an et objectif de création de 28 000 emplois par an en moyenne à l'horizon 2030 ;

Préciser le statut des ratios d'équilibre logement / emploi, et notamment :

- leur valeur, qui n'est pas juridique mais incitative et délibérative ;
- leur objectif, qui n'est pas de nier les dynamiques existantes sur les territoires mais de faire en sorte que chacun d'entre eux prenne sa part de l'effort de production de logements, notamment en infléchissant les tendances au déséquilibre entre les fonctions résidentielles et économiques ;
- leur échelle d'application qui est départementale et non pas celle des opérations d'aménagement ;
- leur période d'application, qui est à la fois celle d'un objectif à atteindre à l'horizon du SDRIF et celle de l'évaluation périodique de celui-ci, entre 5 et 10 ans.

Raisonner en variation de stocks et non en flux annuel pour préciser la nature du chiffre de 70 000 logements qui comprend les constructions nouvelles et le renouvellement (qui intervient sur le stock existant). Cela permettra de clarifier les éléments qui seront pris en compte pour le suivi de ces ratios, à savoir l'accroissement du parc de logements (et non la construction totale) et l'accroissement du nombre d'emplois. Les marges de manœuvre pour la mise en œuvre seront ainsi augmentées en permettant la construction de scénarios contrastés selon les contextes, par exemple en matière de renouvellement du parc de logements.

Mettre l'accent sur l'objectif d'inflexion des tendances au déséquilibre, en présentant le taux d'effort à poursuivre au niveau de chaque département pour passer du ratio emplois/logements observé avant 2008 au ratio ambitionné à terme.

Renforcer la pédagogie de présentation de ces ratios par la datavisualisation (graphique).

7.4.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

Les réponses apportées par la Région aux très nombreuses questions de la commission d'enquête complètent les informations relatives aux sujets de ce thème figurant dans le dossier.

Elles répondent globalement aux demandes d'éclairage et de justifications exprimées par le public.

7.4.4.1 Concernant le développement de la région dans le cadre de l'aménagement du territoire

L'inscription du développement de la région Ile-de-France dans l'aménagement du territoire national ne paraît pas être un objectif de politique nationale, ni une contrainte particulière pour la région Ile-de-France dans la mesure où la perspective du SDRIF est voisine de la projection tendancielle avec la stabilité du poids démographique de la région par rapport au niveau national (19%).

La Région Ile-de-France précise les coordinations assurées, tant au niveau européen qu'à celui du Bassin parisien.

Le développement de la région devrait donc se poursuivre sans que ce développement ait une incidence importante sur les métropoles régionales et les villes du bassin parisien. Selon la Région, cette croissance est le résultat :

- de l'attractivité francilienne liée à son dynamisme et à ses spécificités nationales au niveau du marché de l'emploi,
- du départ vers la province de catégories de populations moins liées à ce marché.

Le choix de la Région de maintien du poids géographique de la région s'inscrit dans sa vision d'un développement économique de la métropole au niveau mondial basé sur son attractivité, tout en veillant à ce que ce développement ne se fasse pas au détriment des fonctions résidentielles.

Cependant, la Région ne développe pas cet aspect dans le cadre de la question plus générale des possibilités de mener conjointement un développement économique important lié au renforcement de l'attractivité économique, et une amélioration de la qualité de l'environnement.

En adoptant cet objectif démographique, la Région Ile-de-France précise dans sa réponse qu'elle s'oppose aussi bien au scénario de croissance zéro qu'à celui d'un développement infini.

Dans un contexte général de croissance démographique et d'impossibilité de contrôler la population francilienne pour la maintenir à son niveau actuel avec des mesures de décentralisation et de déconcentration, la commission d'enquête estime que la croissance zéro n'est pas réaliste. En conséquence, elle ne retient pas les propositions en faveur de la croissance zéro émises par plusieurs intervenants et pouvant être considérées comme une contre-proposition par rapport au projet soumis à l'enquête.

La question des motifs principaux d'opposition à la croissance pour des raisons d'environnement, de cadre de vie et de qualité de vie, sera abordée dans le cadre du thème « Environnement » (thème 8).

S'agissant du développement à très long terme, les intervenants préoccupés par les effets d'une croissance sans fin posent la question de la détermination d'une limite à l'urbanisation de la région qu'elle soit géographique ou fixée par un maximum de population à ne pas dépasser à long terme. Beaucoup d'opposants au projet de SDRIF admettent difficilement une croissance continue de l'agglomération au-delà de ses limites actuelles au détriment des territoires ruraux.

Cette question rejoint celle de l'effet du développement démographique sur l'augmentation du trafic aérien et de ses nuisances (cf thèmes 4 « Développement économique et social » et 8 « Environnement »). Une part importante du public, soulignant l'importance du niveau actuel de ces nuisances difficilement supportable, estime que la population concernée par ces nuisances va croître notamment en raison de l'intégration à long terme de Roissy à la zone agglomérée. Pour limiter à son niveau actuel le trafic aérien de Roissy et ses nuisances, ils demandent l'engagement d'une étude portant sur la création d'un troisième aéroport en dehors de la région. La commission d'enquête retient cette proposition.

L'aménagement des franges de l'Ile-de-France, évoqué par le public pour l'attractivité qu'elles représentent vis-à-vis des régions voisines, pose des problèmes spécifiques :

- la question du développement harmonieux des villes situées de part et d'autre des limites de la région ;
- la continuité des liaisons aux limites de la région, enjeu important pour les infrastructures de transport devant répondre à la demande des déplacements et sa croissance ;
- l'enjeu des continuités écologiques à préserver ou à développer avec les régions adjacentes.

La commission d'enquête émettra une recommandation à ce sujet pour une prise en compte mieux affirmée de ces continuités.

7.4.4.2 Concernant le développement et le Grand Paris

Selon la Région, la vision du développement de la métropole est cohérente avec celle du Grand Paris. Le réseau du métro automatique du Grand Paris Express doit permettre à la fois d'améliorer les conditions de déplacements de la population actuelle et permettre de desservir les populations nouvelles, le SDRIF « modifiant l'offre de transports, de logements et d'emplois ».

La commission d'enquête rappelle les débats publics et les concertations relatifs au projet du Grand Paris et à son réseau de métro, ayant montré un consensus important. Elle rappelle que la loi relative au Grand Paris, toujours en vigueur, s'impose au projet de SDRIF.

Le public a une position partagée sur le Grand Paris :

- les opposants au projet de SDRIF sont les partisans de la croissance zéro ; ils sont contre l'idée du renforcement de l'attractivité de la région dans le cadre mondial génératrice d'un développement économique ayant des incidences négatives pour l'environnement et le cadre de vie ;

- les acteurs économiques et une partie des collectivités regrettent l'ambition initiale du développement économique annoncée dans le cadre du Grand Paris ;
- une partie des associations estime que le Grand Paris est antinomique avec les objectifs du SDRIF, sans remettre pour autant en question son réseau de transport ; certains intervenants estiment que le SDRIF n'a pas suffisamment tiré partie du Grand Paris.

La commission estime que le Grand Paris peut être un atout important pour la région :

- il structure son développement autour du réseau de transport du Grand Paris Express ;
- ce réseau allège la charge des réseaux de transport actuels.
- son incidence globale est positive pour l'environnement si les conditions d'insertion et les impacts sont maîtrisés, et si le Grand Paris est générateur d'une urbanisation nouvelle dense et de qualité, sobre en énergie, et bien desservie par son réseau de transport.

Ces aspects sont également évoqués dans le cadre des thèmes « Transports et déplacements » (thème 5) et « Environnement » (thème 8).

En conséquence, la commission d'enquête ne remet pas en cause le principe d'inscription du Grand Paris dans le SDRIF.

7.4.4.3 Concernant la diminution des disparités

S'agissant des disparités - notamment le déséquilibre habitat/emploi- , de leur diagnostic et de leur évolution, les réponses aux questions posées montrent la complexité et la diversité des questions posées. L'importance de ces disparités qui est historique fait douter de la capacité de les réduire.

L'analyse présentée par la Région montre les disparités liées à des problèmes sociaux, des difficultés de l'accès à l'emploi et à la concentration des emplois qualifiés. Cependant, la situation a évolué au cours des dernières décennies : le développement économique a été plus important que le développement résidentiel ; il s'est étendu à la Plaine Saint-Denis et à une partie de la Petite Couronne. Les deux plates-formes aéroportuaires ont été des moteurs du développement économique.

Les disparités semblent s'être accrues avec le temps, de même que le déséquilibre habitat/emploi dû à la concentration importante de l'emploi créant des problèmes de gestion des transports liés aux déplacements domicile-travail. Les distances domicile-travail et les temps de déplacement correspondant semblent avoir augmenté.

Le rapprochement du nombre d'actifs et du nombre d'emplois sur un même territoire ne suffit pas à identifier les territoires où l'emploi est insuffisant, compte tenu de l'accès à l'emploi souvent limité par la qualification insuffisante de la population active résidant à proximité de ces emplois.

La Région estime que les disparités des temps d'accès à l'emploi vont s'infléchir avec les projets de transports prévus au SDRIF, mais ne peuvent être totalement résorbées. En complément de ces projets, le déséquilibre devrait être atténué avec le développement résidentiel et l'accroissement du parc d'habitat social. Selon la Région, la poursuite de la

politique de l'agrément permet d'intervenir sur la concurrence des territoires qui est une réalité.

L'évolution des disparités reste dépendante des évolutions conjoncturelles de la situation économique. Il a été constaté que le développement économique et l'attractivité ont évolué indépendamment de la démographie.

La commission d'enquête rappelle que selon le Code de l'urbanisme la réduction des disparités au niveau régional est l'un des objets du SDRIF.

Eu égard à l'importance de cet objectif pour l'acceptabilité sociale du projet et à l'objectif de solidarité, la commission recommandera une meilleure identification des disparités et un suivi de leur évolution dans l'évaluation régulière du SDRIF qu'elle préconise.

7.4.4 Concernant l'évolution démographique et des emplois d'ici 2030

La Région assure que le scénario de l'évolution démographique qu'elle a retenu dans le cadre du SDRIF est cohérent avec ses perspectives d'urbanisation et la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) : « les orientations du SDRIF ont pris en compte les besoins de la TOL en matière de densification, de calibrage et de localisation des extensions urbaines, des besoins de logement pour répondre aux besoins économiques ; la production insuffisante de logements est un enjeu majeur pour la dynamique de la région ; il faut accroître le parc social et celui des logements de petite taille ; sur une longue durée, il n'est pas possible de définir une territorialisation des emplois ; il faut porter l'effort de création de logements en priorité dans les secteurs où les stocks d'emplois et les dynamiques de croissance d'emplois sont les plus importants ».

Dans ces conditions, la Région confirme l'objectif global de création de 70 000 logements /an et de création de 28 000 emplois/an, même si le premier est souvent considéré comme inatteignable par de nombreux acteurs eu égard au niveau nettement inférieur à cet objectif constaté au cours de la dernière décennie ; l'appréciation de l'objectif de créations d'emplois est plus nuancée.

La Région rappelle que si le SDRIF propose des perspectives d'urbanisation des territoires qui orientent le développement géographique régional, il reviendra aux collectivités de les mettre en œuvre. Ainsi, pour toutes ces raisons, le SDRIF ne peut prévoir à l'échelon des mailles infra départementales un cadrage précis de la population et des emplois à atteindre d'ici 2030.

En définitive, elle considère que ces perspectives d'urbanisation constituent une enveloppe maximum dans la mesure où le SDRIF n'impose pas une obligation d'urbaniser.

La commission d'enquête partage cette analyse. Compte tenu de l'enjeu important d'une bonne cohérence locale entre les objectifs d'évolution démographique et des emplois, d'une part, et du potentiel d'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux pour assurer au niveau de la région un développement harmonieux et la réduction des disparités, d'autre part, la commission d'enquête recommande une vérification régulière de cette cohérence lors de la mise en œuvre du SDRIF.

7.4.4.5 Concernant les ratios construction de logements/création d'emplois

Pour inciter les collectivités à participer à la réduction des déséquilibres habitat/emploi, la Région a retenu le principe « de fixer des perspectives quantifiées pour la construction de logements et la création d'emplois à l'échelle des départements, sans remettre en cause les objectifs fixés dans le cadre de la TOL (Territorialisation de l'offre de logements) ». « Les objectifs du SDRIF et du projet spatial et ceux de la TOL sont cohérents en particulier pour ce qui concerne :

- les territoires qui disposent d'un potentiel de développement urbain bien desservi en transports collectifs ; ces territoires sont considérés comme privilégiés pour la construction de logements ;
- les territoires porteurs de développement économique doivent accompagner leur dynamique de création de bureaux par une production accrue de logements ».

La Région rappelle que « les déséquilibres entre emplois et logements, notamment par les difficultés très importantes qu'ils posent au système de transports, en plus de dégrader la qualité de vie des Franciliens, constituent des freins dont les effets ne doivent pas être sous-estimés pour l'attractivité économique de l'Ile-de-France ».

Elle estime que les capacités d'urbanisation offertes par le Schéma Directeur, en extension urbaine et en densification, comme les pôles de développement économique, grands équipements et infrastructures de transports, visent à créer les leviers du rééquilibrage.

Sur la question des ratios construction de logements/création d'emplois, la commission souligne les réponses suivantes apportées par la Région:

- « la corrélation entre la construction de logements et la création d'emplois a pour objectif d'assurer un développement équilibré des fonctions économiques et résidentielles entre les départements d'Ile-de-France, tout en donnant une incitation à une plus grande production de logements par la construction neuve ;
- la Région précise les termes de suivi et d'évaluation des ratios, et leur portée locale : les ratios construction de logements/création d'emplois proposés pour chaque département permettent de fixer une perspective et n'ont de valeur que pour vérifier leur bonne atteinte à terme ; une maille plus fine n'aurait pas forcément favorisé l'objectif de rééquilibrage et aurait potentiellement constitué une atteinte au principe de subsidiarité ; les ratios n'ont pas vocation à être utilisés sans distinction à l'échelle de secteurs de développement en particulier ;
- les Départements sont des acteurs majeurs à la légitimité forte auprès des collectivités comme des citoyens : ils bénéficient du statut de « personne publique associée » dans le cadre de la révision du SDRIF et des documents locaux d'urbanisme ;
- des outils de déclinaison à l'échelle des territoires seront proposés, et utilisés par la Région dans le cadre de la conduite de ses politiques ;
- les ratios ne conditionnent pas la création des emplois ; ils ne dispensent pas les territoires à dominante résidentielle de participer à la relance régionale de la production de logements ; ils doivent être utilisés comme points de repère lors de chaque étape d'évaluation de la mise en œuvre du SDRIF, en tenant compte notamment du caractère cyclique de l'activité économique ; une évaluation régulière des ratios dont l'application commence dès l'approbation du SDRIF est importante

pour suivre l'évolution des disparités ; les ratios seront potentiellement adaptés en fonction des résultats observés et des évolutions conjoncturelles ».

La Région a la conviction qu'il existe des marges de manœuvre dans tous les territoires, y compris à Paris et dans les Hauts-de-Seine où la réduction de la production d'emplois doit favoriser les territoires déficitaires.

Les propositions des Conseils généraux qui ne peuvent pas être considérées indépendamment les unes des autres, ont toutes été examinées à l'aune du double objectif de relance globale de la production du logement en Ile-de-France et de rééquilibrage tendanciel des fonctions économiques et résidentielles sur les territoires.

En définitive, la Région annonce que les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

- « maintenir les grands cadrages régionaux : objectif de construction de 70 000 logements par an et objectif de création de 28 000 emplois par an en moyenne à l'horizon 2030 ;
- préciser le statut des ratios d'équilibre logement / emploi, et notamment :
- leur valeur, qui n'est pas juridique mais incitative et délibérative ;
- leur objectif, qui n'est pas de nier les dynamiques existantes sur les territoires mais de faire en sorte que chacun d'entre eux prenne sa part de l'effort de production de logements, notamment en infléchissant les tendances au déséquilibre entre les fonctions résidentielles et économiques ;
- leur échelle d'application qui est départementale et non pas celle des opérations d'aménagement ;
- leur période d'application, qui est à la fois celle d'un objectif à atteindre à l'horizon du SDRIF et celle de l'évaluation périodique de celui-ci, entre 5 et 10 ans ;
- raisonner en variation de stocks et non en flux annuel pour préciser la nature du chiffre de 70 000 logements qui comprend les constructions nouvelles et le renouvellement (qui intervient sur le stock existant). Cela permettra de clarifier les éléments qui seront pris en compte pour le suivi de ces ratios, à savoir l'accroissement du parc de logements (et non la construction totale) et l'accroissement du nombre d'emplois. Les marges de manœuvre pour la mise en œuvre seront ainsi augmentées en permettant la construction de scénarios contrastés selon les contextes, par exemple en matière de renouvellement du parc de logements ;
- mettre l'accent sur l'objectif d'inflexion des tendances au déséquilibre, en présentant le taux d'effort à poursuivre au niveau de chaque département pour passer du ratio emplois/logements observé avant 2008 au ratio ambitionné à terme ;
- renforcer la pédagogie de présentation de ces ratios ».

La commission estime que ces ajustements sont absolument nécessaires pour réduire les risques de contestation et de mauvaise interprétation.

Toutefois, ils ne paraissent pas suffisants pour justifier les ratios par département prévus par le projet.

Bien que l'incidence au niveau de chaque département sur les stocks de logements et d'emplois de l'application de ratios d'ici 2030, n'a qu'une incidence assez faible sur le rééquilibrage logements/emplois, la commission estime que le principe de la fixation de ratios est un levier de la politique régionale dont elle ne saurait contester l'opportunité. Elle

reconnait qu'il peut représenter une incitation à créer une nouvelle dynamique d'implantation des emplois plus solidaire. Elle recommande de :

- mieux définir le mode de calcul des ratios (définition de la période d'observation de l'évolution des stocks et des efforts mis en œuvre), la méthode d'évaluation - dont les échéances devraient être coordonnées avec celles de la révision de la TOL- , et le mode de révision des ratios après évaluation ;
- converger avec l'Etat sur les objectifs et les méthodes de rééquilibrage, l'Etat étant responsable de la politique de l'agrément et des OIN ;
- présenter de nouvelles propositions de ratios sur ces bases avec un effort de pédagogie ;
- compléter les ajustements proposés dans le Mémoire en réponse en précisant que les ratios d'équilibre logement/emploi ne doivent pas conditionner l'atteinte des objectifs de la TOL à la création d'emplois, ni se substituer à la politique de l'agrément, ni s'appliquer directement aux opérations d'aménagement, et aux documents d'urbanisme.

-

7.5 Thème 3.2 : Géographie stratégique

Ce thème a pour objet d'aborder les questions soulevées lors de l'enquête sur la géographie stratégique définie dans le projet spatial de l'Île-de-France à l'horizon de 2030. Cette question est principalement abordée dans le fascicule 2 du projet « Défis, projet spatial régional et objectifs ».

La vision intégrée de l'ensemble de la région métropolitaine est basée sur une contribution de tous les territoires à sa transformation. Il s'appuie sur la densification et la restructuration du cœur de métropole, le renforcement des grandes polarités entre cœur de métropole et espace rural et la valorisation des espaces ruraux.

Le développement, dont les objectifs généraux sont fixés au thème 3.1 « Cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030 », vise également à garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité, à préserver le cadre de vie et à organiser des déplacements moins dépendants de l'automobile.

Pour concrétiser son projet spatial et garantir la cohérence des interventions, la Région a créé, au niveau des bassins de vie, quatorze territoires d'intérêt métropolitain (TIM) qui précisent, pour chaque territoire, les déclinaisons des principales orientations du SDRIF. Ces TIM ne couvrent pas la totalité de l'espace régional.

Sur un total de 2 600 contributions environ, ce thème a été cité 380 fois environ. L'expression relative des particuliers sur ce thème a été plus importante que celle des élus et celle des associations.

Pour l'essentiel, les observations concernent la cohérence du développement et de l'urbanisation des différents pôles et la protection des territoires ruraux. Les observations des élus mettent en avant les stratégies de développement de ces principaux pôles, rappellent la nécessaire prise en compte du cadre de vie et relèvent les incohérences entre leurs projets et le projet de SDRIF.

7.5.1 L'expression du public

7.5.1.1 Sur le développement du cœur de métropole

Les observations du public sur le rôle et le développement du cœur de métropole sont peu nombreuses. Elles portent essentiellement sur la dégradation du cadre de vie liée à la densification (sujet qui sera revu dans le cadre des thèmes 3.3 « Densification » et 7 « Cadre de vie ») et à la nécessaire amélioration de la qualité des transports collectifs.

93 M. Rivat Antony (92) :

Il est plus important de renforcer les transports existants que d'en créer de nouveaux. La densification est possible, mais doit être raisonnée afin de ne pas recommencer les erreurs des années 60/70. « C'est pourquoi il est indispensable de permettre aux communes de préserver les tissus pavillonnaires qui font aussi la qualité de la banlieue et qui contribuent à la trame verte ».

Antony/1/13 Mairie d'Antony (92)

Avis défavorable au SDRIF (délibération du 28 mars 2013) :

une grande partie de la ville est classée « quartier à densifier à proximité d'une gare » ; contraire au PADD (caractère résidentiel et pavillonnaire d'Antony) ; conteste le classement en secteurs « à fort potentiel de densification » du stade de l'US Metro et du site SANOFI qui seraient à conserver en « espaces verts et espaces de loisirs » et « espaces à vocation d'activités économiques » .

CE 91 Mairie de Sèvres et GPSO (92) :

« Les objectifs de densification du GPSO conduisent à augmenter la constructibilité des secteurs pavillonnaires autour des gares, probablement inacceptable pour la population ».

RE 1236 M. Le Moal Saint-Cloud (92) :

« Non à la densification à St Cloud. Deux pastilles rouges à l'entrée de Saint-Cloud (gare SNCF et gare du Grand Paris), signes d'un secteur à densifier fortement. Le nord du Domaine national de Saint-Cloud devient en grande partie un « quartier à densifier » (pastilles orange) ».

RE 855 M. Sauvagnargues Athis-Mons (91) :

« Est opposé à la densification qui n'offre pas d'espaces de respiration. La réflexion doit être conduite avec les habitants. Il faut penser un logement intelligent, proche du travail, et la diminution de la pollution ».

RE 125 M. Piera Abbeville- la- rivière (91) :

« Le projet de SDRIF privilégie le secteur « capitale » au détriment des secteurs éloignés de la banlieue ».

Une observation rappelle que les structures intra-muros de distribution pour le fret, d'espaces de maraîchages pour l'approvisionnement et la conservation des espaces verts du cœur de métropole vont avoir tendance à disparaître.

RE 240 M. Ledebt Rolleboise (78) :

« Oui aux principes généraux de la reconstruction de la ville sur la ville; mais de nombreuses incohérences dans les enjeux: aménagement, OIN, infrastructures... Il en va ainsi de la disparition des sites logistiques RFF, dans Paris intra-muros. Il en est de même des entrepôts Mac Donald ».

7.5.1.2 Les projets des territoires en limite du cœur d'agglomération

Les projets des territoires en limite de cœur d'agglomération donnent lieu à différentes prises de position. Dans les observations recueillies apparaissent des exigences sur l'appellation, le redécoupage et le renforcement du rôle des pôles de développement. Une limitation de l'ambition de ce rôle est parfois exprimée pour mieux prendre en compte les caractéristiques des territoires d'accueil des projets.

7.5.1.2.1 Le plateau de Saclay

Les observations sont partagées sur l'opportunité et l'importance du développement du plateau de Saclay. Pour certaines, son développement est à limiter au campus scientifique. Pour d'autres, une mise en synergie avec la zone d'activités de Courtaboeuf est à rechercher. Les modifications apportées au projet du Grand Paris express sont à prendre en compte. Des associations souhaitent que le site de la Minière soit complètement préservé de toute urbanisation.

Palaiseau/1/16 Gif-sur-Yvette M.Mme Grésillon (91) :

Demandent la prise en compte des observations suivantes :

- l'interdiction de développement sur le plateau de constructions autres que celles qui sont dédiées à l'enseignement et la recherche scientifique ;
- le plus strict respect d'insertion des constructions dans le paysage du milieu spécifique du plateau ;
- la préservation de l'agriculture interdisant tout détournement de l'espace agricole au profit d'autres activités sans lien avec l'exploitation agricole ;
- la sauvegarde et la valorisation du patrimoine du bâti rural et traditionnel ;
- la réhabilitation du réseau historique des rigoles et étangs et leur inscription en patrimoine classé;
- la rénovation des moyens de transport collectifs et la mise en place de moyens complémentaires flexibles en fonction et au fur et à mesure des besoins avérés.

RE 1472 M.Harm Smit Vauhallaan (91) :

L'aménagement du Plateau de Saclay avec l'OIN est à coupler avec Courtaboeuf pour éviter la concurrence. Le maintien d'une agriculture périurbaine de proximité contribue à l'attractivité du territoire nécessitant la sanctuarisation d'au moins 2 300 ha de terres agricoles sur le plateau (inscrite dans la loi du Grand Paris) sous forme d'une «zone de protection naturelle, agricole et forestière».

RE 1568 M.Leclerc :

La partie Nord du territoire de la commune de Vauhallaan est dans le périmètre de l'opération OIN Paris Saclay. C'est un secteur à fort potentiel foncier qu'il faut valoriser.

RE 347 Particulier :

Saclay est une opération lourde qui ne créera pas d'emploi.

Palaiseau/1/12 Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay CAPS (91) :

Pour la ligne 18 du GPE, la CAPS demande de prendre en compte le nouveau tracé adopté entre le Moulon et Saclay, de noter le déplacement de la gare CEA-Saclay et la création du futur pôle gare au Christ de Saclay.

Versailles/1/31 Association Terre et cité Verrières-le-Buisson (91):

S'étonne des orientations retenues sur certains points précis concernant le plateau de Saclay, qui semblent en contradiction avec les orientations du Conseil régional.

RE 673 Association pour la sauvegarde des étangs de la Minière (ASEM) Guyancourt (78) :

Souhaite conserver l'intégrité du site de la Minière au profit des Franciliens. Constate l'urbanisation accentuée de la région et la réalisation d'infrastructures qui font peser des menaces sur les terres agricoles. L'amputation des terres agricoles de l'INRA sur le plateau de Saclay va accentuer la pollution de la Bièvre. Au lieu de construire des infrastructures nouvelles dans le secteur, il faut renforcer et optimiser les voies existantes, entre Versailles et Massy afin de préserver une agriculture de proximité. Une autre piste à étudier, c'est la création d'une liaison directe entre Massy et l'une des gares entre Versailles et Rambouillet. Ces effets malheureux résultent du choix du renforcement du caractère de mégapole mondiale de l'Ile-de-France, alors que d'autres territoires se désertifient.

RE 779 Jouy écologie Jouy-en-Josas (78):

Jouy Ecologie est opposée au projet de campus et de cluster sur le Plateau de Saclay. Sur le plateau et les vallées, la surface des terres agricoles a été réduite de 25% depuis 30 ans (4133 ha en 1982 à 3156 ha en 2008). Sur le plateau lui-même, il reste 2760 hectares cultivés, pourquoi sacrifier 17% des terres agricoles du plateau de Saclay ? Les pastilles d'urbanisation prévues et le métro vont à l'encontre de la protection d'une agriculture

économiquement viable ; construire une ville nouvelle est incompatible avec l'agriculture. Aussi Jouy Ecologie demande la suppression de nombreuses pastilles. Pour Jouy Ecologie, il faut améliorer l'existant en transformant la branche Versailles Chantiers - Massy - Juvisy du RER C, peu performante, en Tangentielle sud, prolongée à l'est vers Pont de Rungis et Sucy - Bonneuil, et à l'ouest jusqu'à Saint Quentin en Yvelines, sans changement à Versailles Chantiers. Il faut mailler le territoire avec des services de bus entre Nord et Sud.

RE 648 M.Bourdon Guyancourt (78):

Concernant le Plateau de Saclay, le « mitage » progressif du Plateau est un risque majeur. L'aménagement d'un transport rapide sur le plateau (très utile) doit impérativement avoir l'empreinte la moins lourde possible sur les terres agricoles. Aménager l'existant (TSCP) serait une solution rapide et beaucoup moins onéreuse. Les pastilles grises d'urbanisation potentielle sur le Plateau de Saclay. Leur suppression est très souhaitable, ainsi que le classement définitif des 2 300 hectares en zone agricole.

7.5.1.2.2 Le pôle d'Orly

Le pôle d'Orly est un territoire à fort enjeu pour lequel les Conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne demandent la création d'un TIM spécifique. Le thème 4 « développement économique » abordera la question de principe du développement du trafic aérien compte tenu de ses nuisances évoquées par un grand nombre d'intervenants. Des élus demandent l'inscription du site des grandes Ardoines comme pôle de développement économique.

RE 1397 Conseils généraux du Val-de-Marne et de l'Essonne :

Le territoire « du Pôle d'Orly » a fait l'objet depuis 2005, d'une démarche interdépartementale qui s'est saisie des grands enjeux identifiés dans le projet régional afin d'en valoriser le potentiel d'affirmer son positionnement de premier pôle économique Sud francilien et identifier les projets indispensables à son développement et son rayonnement. Si le territoire d'Orly est reconnu comme pôle d'importance régionale, il ne peut être considéré comme une simple opération d'aménagement. Les signataires demandent que le SDRIF dédie au Grand Orly un TIM spécifique qui intégrerait un équilibre entre les dynamiques du Sud Val-de-Marne et du Nord Essonne.

RE 310 EPA d'Orly-Rungis Seine Amont (94) :

Inscription des Grandes Ardoines dans le cône sud de l'innovation comme pôle de développement économique et fermeture du dépôt pétrolier de Vitry.

7.5.1.2.3 Le Bourget

Une observation d'ADP est formulée pour l'inscription du Bourget comme pôle mixte culture, commerce, loisirs.

CE 103 Aéroports de Paris (75) :

ADP note « l'insuffisance de positionnement de la plateforme Paris-Le Bourget -au regard des intentions d'aménagement et de développement d'ADP. Il demande l'inscription comme pôle mixte destiné à la culture, au commerce et aux loisirs en cohérence avec le projet porté par ADP et Unibail-Rodamco en lien avec la Communauté d'agglomération et Viparis».

7.5.1.2.4 Le pôle de Roissy

Pour le pôle de Roissy, les observations demandent de limiter l'urbanisation autour de la plateforme afin de réduire les nuisances et maintenir sa capacité de développement.

L'aménagement du Triangle de Gonesse situé à proximité de ce pôle est traité à la fin du présent thème.

RE 1861 M.Ehlers (75) :

Demande de préserver la capacité de développement de l'aéroport de Roissy, proscrire toute densification en logements sur les territoires soumis aux nuisances aériennes. Propose de destiner les terrains sous les trajectoires des avions à des espaces agricoles et espaces verts, et de mentionner l'objectif prioritaire des axes de transports rapides.

CE 260 Communauté d'agglomération Roissy Porte de France (CARPF) (95):

Demande :

- de mettre une marguerite verte pour le projet de l'aire de sports et de loisirs à Roissy en France.
- d'ajouter une pastille d'urbanisation conditionnelle pour le projet du Trapèze.
- d'ajouter un front urbain en limite sud du Trapèze.
- de supprimer les pastilles d'urbanisation préférentielle à St Witz (au sud : 3 pastilles et reculer le front urbain), à Louvres (3 pastilles) ; à Puisieux- en- France (au nord : 2 pastilles).

CE 274 SAS Les Grands Champs Aménagement /Aménageur de la zone des Grands Champs sur la commune du Thillay (95)

Ce parc de 27 ha et de surface à construire de 195 000 m² sur le territoire du Grand Roissy avec le label Grand Paris n'est pas mentionné dans le fascicule 2, mais figure sur la carte de cohérence économique et habitabilité du Grand Roissy (page 182). Il devrait être indiqué au SDRIF comme la densification de Paris Nord2.

7.5.1.2.5 Le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines

Les élus du secteur demandent l'inscription comme pôle d'importance régionale de Saint-Quentin-en-Yvelines, comme les autres villes nouvelles, et la reconnaissance comme pôle de recherche et d'innovation.

RE 1178 M. Bonavent Montigny-le-Bretonneux (78):

Saint-Quentin-en-Yvelines est encore une fois le grand oublié. Approuve les pastilles d'urbanisation de destination différente, mais concevable que si une offre de transport est associée. Deuxième pôle économique de la région après La Défense, c'est une composante essentielle du pôle de recherche et d'innovation développé dans le cadre de l'OIN de Paris-Saclay. Demande comme le Conseil Général des Yvelines de « rebaptiser » le TIM de la Bièvre aval, plateau de Saclay, « Vallée scientifique de la Bièvre et Massy-Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines : un nouvel équilibre entre vallée et plateaux ».

RE 665 M. Laugier Montigny-le-Bretonneux (78):

Demande que la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines apparaisse comme un « pôle d'importance régionale » et un pôle de centralité à renforcer comme les autres villes nouvelles (Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée).

CE 6 Président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines (78) :

Demande la confirmation de la position de Saint-Quentin- en-Yvelines, dans l'organisation multipolaire de la Région, comme pôle d'importance régionale devant bénéficier d'un renforcement de ses infrastructures de transports.

7.5.1.2.6 Le pôle de Marne-la-Vallée

Les élus et l'EPA souhaitent que la ville nouvelle soit inscrite comme pôle de développement polycentrique et comme territoire stratégique, et que Noisy-le-Grand occupe une place stratégique au sein du SDRIF.

CE 200 Mairie de Bussy-Saint-Georges (77):

Pour la valorisation de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée comme une entité de développement polycentrique.

CE 264 EPA de Marne-la Vallée (77) :

Demande la prise en compte de Marne-la-Vallée comme territoire stratégique à l'échelle de la région.

CE 5 Maire de Noisy-le-Grand (93) :

Demande que Noisy-le-Grand occupe une place stratégique au sein de la région, constitue notamment le 2^e pôle d'affaires régional, après celui de La Défense, avec le Mont d'Est, et soit identifiée par l'Etat avec Champs-sur-Marne dans le CDT «Cœur de cluster » comme pôle d'excellence et d'équilibre à l'Est.

7.5.1.2.7 Le pôle de Sénart

Des demandes sont formulées pour que Sénart soit identifié comme pôle régional et que soient apportées des corrections ponctuelles d'urbanisation pour être en concordance avec les projets développés sur le carré Sénart, Savigny-le-Temple et Melun.

RE 1435 M. Heitz Savigny- le- Temple (77):

Une incohérence de projets d'urbanisation avec la réalité des territoires sur Sénart (préservation d'espaces ouverts ou de continuités écologiques) est signalée. Les prévisions d'urbanisation sont trop importantes à Nandy. Il faut créer des pastilles « vertes » pour l'allée royale entre forêt de Sénart et de Rougeau.

CE 261 Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart (77) :

Que Sénart soit identifiée comme pôle d'importance régionale au même titre que les OIN et non comme pôle de centralité ; la reconnaissance de Sénart comme pôle logistique et le développement de la politique de ferroutage.

CE 318 EPA de la Ville nouvelle de Sénart (77) :

Mieux affirmer la mixité fonctionnelle et spatiale du Carré Sénart.

Melun/1/15 M.le Maire de Melun (77) :

Avis défavorable au SDRIF car il manque : le projet de pôle Santé de Sénart-Melun.

RE 1684 M. Gonzalez Savigny- le- Temple (77) :

Conteste l'urbanisation des 175 ha du plateau agricole de Rougeau-Bréviande (front urbain autour de la ville de Savigny le Temple et une continuité écologique entre les forêts de Rougeau et de Bréviande). Les terres agricoles ne sont pas des espaces vides ! Rappelle les préconisations du SD du PRIF de Bréviande et de l'agence des espaces verts.

7.5.1.2.8 Le port de Paris, Achères et Dammarie-les-Lys

Les observations diverses portent sur la prise en compte du projet de la confluence Seine-Oise, les demandes de suppression et de maintien de l'A104 à Orgeval, et sur la représentation du port de Dammarie-les-Lys.

CE 144 Ports de Paris Paris (75);

Le projet de port Seine Métropole doit se développer sur 420 ha, dont 300 ha à l'est de la RN 184 en secteur d'urbanisation conditionnelle, et 120 ha à l'ouest de la RN 184 en secteur d'urbanisation préférentielle. Ports de Paris demande de :

- « préciser dans les orientations réglementaires relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle que cette urbanisation peut être destinée à l'implantation d'activités portuaires telles que Port Seine Métropole ;
- donner priorité au projet de port sur le projet d'espaces verts et de loisirs - représenté par une pastille verte, secteur traversé par une continuité VRE- qui pourrait rendre impossible la réalisation du port, notamment s'il s'agissait d'accueillir le centre d'entraînement du PSG. La partie à l'est de la RN 184 est concernée par la ZNIEFF du parc agricole et des plans d'eaux d'Achères réduite en 2003. La référence à cette ZNIEFF devrait être modifiée ainsi que le nombre de secteurs d'urbanisation qu'elle concerne ».

CE 183 Mairie de Fontenay-Saint-Père (78) :

Positionner la confluence Seine- Oise comme le futur grand hub ferroviaire de l'Ouest.

RE 1114 M. Ribault AndréSy (78):

Demande d'intégrer la Communauté d'agglomération des 2 rives de la Seine au pôle de Poissy, et de considérer le pôle Confluence Seine-Oise comme attractif et identifiable à l'international.

CE 144 Ports de Paris Paris (75);

Le port de Dammarie-les-Lys doit apparaître sur la CDGT comme Site multimodal d'enjeux territoriaux ayant vocation à se développer en lien les projets d'aménagement de l'agglomération melunaise.

7.5.1.2.9 Le pôle de Poissy

Les observations relèvent la nécessité de protéger les espaces ouverts, en limitant l'urbanisation, et de préserver les zones de maraîchage.

RE 1114 M. Ribault AndréSy (78):

Intégrer la Communauté d'agglomération des 2 rives de la Seine au pôle de Poissy, considérer le pôle Confluence Seine-Oise comme attractif et identifiable à l'international.

CE 323 Unibail Rodamco Poissy (78) :

Le vaste projet de logements, de loisirs et de commerces prévu entre la RN 13 et A 13 risque d'être compromis par l'espace de respiration dont il est demandé qu'il s'arrête avant l'A13.

7.5.1.2.10 Les autres demandes de pôles à valoriser

Une série d'observations porte sur des demandes diverses de créations de pôles et de prises en compte de projets locaux.

Melun/1/15 Maire de Melun (77) et Melun/1/10 M.Jullemier adjoint au Maire Melun (77) :

Avis défavorable au SDRIF car il manque :

- l'écoquartier de la Plaine de Montaigu ;
- la reconversion du cœur de ville et ses objectifs intensificateurs du centre urbain ;
- le rééquilibrage des investissements en matière d'infrastructure de transports vers la Grande Couronne ;
- l'amélioration des lignes du RER D.

Saint-Denis/1/1 Délibération Conseil municipal de l'Île-Saint-Denis (93) :

« Le projet de parc interdépartemental de loisirs nautiques de l'Île Saint-Denis », le projet d'extension du parc départemental sur la pointe nord de l'île Saint-Denis et parc de loisirs nautiques devraient être cartographiés.

Il faut inscrire la gare de Saint-Denis en tant que grand pôle de correspondance (p 119 du fascicule défis) ».

CE 137 Mairie de Porcheville (78) :

Demande l'inscription de Mantes comme pôle d'importance régionale.

RE 1098 M. Juvanon Choisel (78) :

Estime que les territoires de la Vallée de la Bièvre-Plateau de Saclay-Vallée de Chevreuse ne sont pas suffisamment mis en valeur.

CE 165 Mairie des Mureaux (78) :

Demande que le pôle gare soit identifié comme nouvelle polarité en Seine-aval.

RE 78 M.B :

Demande pourquoi des communes situées à 20 km de Paris, en particulier dans le Val d'Oise, n'ont aucune pastille identifiée. N'ont-elles donc aucun projet ? Ne forment-elles aucune centralité ?

7.5.1.3 Les territoires ruraux

Pour les territoires ruraux, les expressions sont moins nombreuses et portent sur les difficultés rencontrées pour le positionnement des pastilles qui ne permet pas toujours de régler les problèmes entre communes riveraines.

RE 1249 M. Pernot Méry-sur-Oise (95):

L'imprécision volontaire de la carte ne permet pas de régler les problèmes entre communes riveraines. Indiquer plus nettement certaines zones AU. En projet un PPR carrières qui classera plusieurs zones comme inconstructibles. Pastilles d'urbanisation préférentielle mal positionnées. Classer l'ensemble du parc du château en espace boisé/naturel. Erreurs sur des espaces verts et espaces de loisirs ; continuités écologiques non pertinentes.

Les observations relèvent que le dossier manque d'ambition pour la protection des espaces verts, qu'il ne prend pas en compte les couloirs écologiques. Les secteurs de densification autour des gares sont incompatibles avec les trames vertes et bleues ; le principe d'urbanisation à deux kilomètres des gares n'est pas respecté pour près de 1 000 hectares.

RE 1651 Mme Gellé Argenteuil (95):

« Le document manque d'ambitions : protection stricte des espaces verts, obligation d'appliquer les décisions ».

RE 1471 M. Marcus Ecoen (95):

Préservation et développement de la forêt d'Écoen et de ses abords avec, à insérer dans le SDRIF, la création d'un parc naturel urbain, indication précise des zones à préserver de toute urbanisation ou artificialisation des terres, création d'un «éco centre» à proximité de voies nouvelles (!) ... et dans une zone agricole alors qu'il existe des dents creuses, accroissement rapide des forêts, de leurs continuités ainsi que de l'agriculture vivrière en commençant par sanctuariser une ceinture maraîchère autour de toutes les agglomérations.

RE 1574 M. Boisverd Orgeval (78):

Demande la suppression de la pastille d'urbanisation à la sortie du village sur la RN13 qui est sur un couloir écologique, qui va faire disparaître de bonnes terres agricoles et faire augmenter la population qui a déjà connu une forte progression depuis dix ans.

RE 1696 M. Bellas Ozoir-la-Ferrière (77):

Dans leur ensemble, les parties rédigées de ce nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France me conviennent. Les principes d'économie de terres agricoles - préservées autant que possible de l'extension urbaine - de densification des centres urbains, notamment autour des gares, de corridors écologiques selon les trames vertes et bleues sont bien affirmés. Constate des dérogations aux prescriptions de la CGDT : à l'Ouest, des pastilles d'urbanisation sont inscrites au-delà des 2 km de la gare, à Houdan (1) et Mantes-la-Jolie (6) et d'autres pourraient couper une continuité écologique à Conflans-Sainte-Honorine (4) et Les Mureaux (1), Seine-et-Marne : Coulommiers (3), Ozoir-la-Ferrière (3), Guignes (4), Montereau (6) et Nemours (3) ont des pastilles d'urbanisation au-delà des 2 kms, et d'autres pourraient couper une continuité écologique à Oissery (4), Mouroux (1), Claye-Souilly (1), Lésigny (2) et Brie-Comte-Robert (2). Ce qui fait un total de 29 pastilles abusives en Seine-et-Marne (soit 725 ha) et 12 pour le reste de l'Île-de-France (soit 300 ha). Les supprimer du projet final lui redonnerait de la cohérence sans obérer notablement les besoins en logements qui trouveront une solution plus satisfaisante « en ville ». Demande une mise en cohérence de la CDGT par la suppression des pastilles d'urbanisation préférentielle se situant hors des cercles de 2 km de rayon autour des gares ou empiétant sur le tracé d'une continuité écologique.

Plusieurs observations signalent que la marge de recul pour les espaces boisés de moins de 100 ha sera difficile d'application et très contraignante.

RE 1793 Communauté de Communes du Val d'Essonne Mennecy (91) :

Opposée à la marge de recul de 50 m pour les lisières de seulement 1 ha (contre 100ha actuellement). Préserver secteurs agricoles et coupure urbanisation au nord de la rocade.

Des observations signalent que les règles de développement des bourgs, villages et hameaux (BVH), ont été difficiles à appliquer à partir du SDRIF de 1994. Ces règles ayant été reconduites, il sera utile de préciser leurs modalités d'application dans un guide. Les chartes des PNR sont approuvées par décret, et les règles d'urbanisation sont parfois différentes sur les capacités d'urbanisation.

RE 1492 M. Naudet Fontainebleau (77) :

L'extension modérée des bourgs villages et hameaux : cette orientation d'apparence excellente reproduit à peu près celle du SDRIF 1994 qui n'a pas été respectée, notamment parce que le SDRIF 1994 a omis de fournir le dispositif pratique permettant tant aux élus communaux qu'aux citoyens de mesurer convenablement ce qu'alors on appelait le développement des bourgs, villages et hameaux.

CE 240 Syndicat Mixte d'aménagement et de gestion du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

L'avis propose de revoir :

- la rédaction des règles d'extension urbaines (+5% et + 15%) : par exemple, au Perray-en-Yvelines ces règles donnent un potentiel de 80 ha alors que la Charte du PNR le limite à 30 ha ;
- revoir en conséquence la localisation des pastilles d'urbanisation ;
- le traitement des départs d'urbanisation à partir de sites isolés ;
- les objectifs de densité et de densification.

La délimitation des secteurs à urbaniser ne doit pas tenir compte des capacités de stockage et de retenue du projet de bassin de la Bassée.

RE 1492 M. Naudet Fontainebleau (77) :

«Le projet d'aménagement hydraulique pour le ralentissement des crues dans La Bassée aval, entre Montereau-Fault-Yonne et Bray-sur-Seine doit s'intégrer dans une gestion globale des risques à l'échelle régionale». Ce projet n'est pas autrement défini : pour ce que l'on peut en savoir, il constitue la plus grande menace sur la sécurité de l'agglomération parisienne en faisant croire qu'il atténuerait le risque d'inondation majeure. Dans la meilleure hypothèse, il ne ferait qu'en réduire la fréquence statistique. C'est-à-dire qu'en fait ce projet en incitant à développer en zone inondable organise une catastrophe plus grande que celle contre laquelle il prétend protéger.

Les observations portent sur une insuffisance de prise en compte des villes centres des territoires ruraux et de leurs projets. Les observations suivantes demandent que le SDRIF puisse permettre les projets basés sur les réalités territoriales locales.

Coulommiers/1/3 SCoT du bassin de vie de Coulommiers M. Dhorbais Président et CE 205 Communauté de communes Pays de Coulommiers (77) :

Demandent que Coulommiers soit intégré au SDRIF comme ville d'interface avec le bassin Parisien au titre de rééquilibrage des polarités économiques.

RE 497 Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix Dourdan (91) :

Emet un avis favorable au SDRIF mais réaffirme la nécessité de :
prendre en compte les logiques de développement de la CCDH et plus globalement du Sud de l'Essonne ;
de renforcer la desserte en transport en visant notamment l'amélioration de la ligne RER C ;
de bien intégrer le fait que ces territoires contribuent au fonctionnement de la métropole francilienne et ne doivent pas être la variable d'ajustement.

CE 31 Ville de Nemours (77) :

Le SDRIF ne porte pas une vision ambitieuse et d'envergure pour le territoire alors que l'agglomération de Nemours est stratégiquement placée au cœur du développement futur du Sud Seine- et- Marne.

RE 1558 Renoux Maule (78) :

Conserver le «poumon vert» de l'Île-de-France (Versailles-Rambouillet-Mantes), limiter l'urbanisation des villages qui restent.

7.5.1.4 La cohérence interrégionale et la fonction fleuve

Des observations estiment que le rôle du fleuve n'est pas suffisamment valorisé le fleuve et que la dimension patrimoniale a été oubliée.

RE 1463 M. Berland Paris (75):

Stopper l'inflation de camions de livraisons, en réaménageant des quais de déchargement pour les villes traversées par une voie navigable. Livraison prioritaire par voies fluviales pour les commerçants. Créer «à marche forcée» les rocades de TC autour de Paris. Créations de parcs de loisirs équipés et permettre l'accès à la baignade dans les rivières. Retrouver un cadre de vie agréable.

RE 237 M. Ballot Conseiller général (77) :

Demande la prise en compte des spécificités du territoire La Bassée-Provins qui a besoin de se tourner vers les régions voisines avec l'aménagement de la Bassée et la mise à grand gabarit de la Seine entre Nogent et Bray.

RE 895 Association de Protection du site de Saint Sauveur sur Ecole (77) :

Appelle la vigilance sur l'urbanisation préférentielle à Saint- Fargeau, Ponthierry et Boissise-le- Roi (présence de zones humides). Souhaite que le document soit plus coercitif pour les collectivités territoriales.

CE 91 Mairie de Sèvres et GPSO (92) :

Le SDRIF ne porte aucune mention de la richesse du patrimoine naturel de la Seine.

RE 1010 Syndicat mixte Marne Vive Saint-Maur-des-Fossés (94):

Nécessité de restaurer et de préserver les berges de la Marne de l'urbanisation (elle est bordée de pastilles d'urbanisation de quartiers à urbaniser à proximité des gares). Oubli de l'arrêté de protection de biotope des îles de la Marne.

Des observations soulignent que les coopérations interrégionales existantes ou utiles semblent avoir été ignorées dans le projet.

RE 1385 M.Oules Fontainebleau (77) :

La force et la marque de « Fontainebleau » sont ignorées. Le projet de SDRIF esquisse une vision stratégique pour Fontainebleau, mais il se limite au TIM de Montereau, Seine et Loing et aux vœux d'une coopération interrégionale. Le projet de SDRIF identifie les atouts écologiques, patrimoniaux culturels et sportifs, mais ne s'appuie pas la notoriété géoéconomique. Depuis plus d'un demi-siècle l'INSEAD a délivré 42 000 diplômes MBA.

RE 1393 M. Ledebt Rolleboise (78):

Souhaite un élargissement de la réflexion à l'agglomération de Vernon qui fonctionne avec la région Mantaise, pour éviter des concurrences mal venues. D'une manière plus générale souhaite que cette réflexion soit élargie aux localités limitrophes de la région de Haute-Normandie pour l'élargissement de la tarification des transports.

7.5.1.5 Les TIM, les CDT et les OIN

Les observations soulèvent les incohérences des TIM avec les autres modes d'intervention et de programmation. Les périmètres, les orientations et les contenus des TIM ne prennent pas en compte certains pôles importants, des orientations du GPE, des CDT signés et des OIN.

RE 1658 M. Capillon Nogent-sur-Marne (94):

Les TIM ont une rédaction trop floue et déconnectée des projets développés (CDT) : maillage par les transports en commun incomplet ; densification difficile à mettre en œuvre ; potentiels de développement économique insuffisamment repérés et accès à l'emploi peu abordé ; amélioration des transports collectifs.

Evry/1/12 Délibération Conseil municipal Saint-Pierre-du-Perray (91):

Demande que les potentiels de développement et de densification tant en localisation et en quantité soient mis en adéquation avec les projets portés dans le cadre de l'OIN de Sénart.

Saint-Denis/1/4 M. Braouzec Pdt Communauté d'agglomération Plaine commune (93)

Demande que le TIM « Plaine Saint Denis » et le CDT s'intitulent « Plaine Commune » .

Saint-Germain-en-Laye/1/30 M. Bachelier Président CCI de Versailles (78):

Fait part de demandes concernant les TIM « Confluence Seine-Oise » dans sa partie Yvelines, « Vallée de la Bièvre et Plateau de Saclay » et « Vallée Aval de la Seine » notamment en termes de transports.

Le Raincy/1/ 1 M.le Maire Clichy-sous-Bois (93)

Mieux faire apparaître les cohérences entre le projet de CDT « Est-Seine-Saint-Denis » et le SDRIF.

CE 99 Communauté d'agglomération Marne et Chantereine (CAMC) (77) :

Marne et Chantereine et CDT de Chelles-Vaires sont dans le TIM « Vallée de la Marne » dont la position n'est pas clairement établie au plan cartographique. CAMC souhaite être pleinement intégrée dans ce TIM en tant que pôle d'intérêt métropolitain .Le pôle Chellois doit être mis en évidence en tant que pôle dynamique de structuration des territoires de la vallée de la Marne.

Signale l'absence de liens entre le déploiement des TIM dans le SDRIF, les outils de mise en œuvre du Grand Paris, les CDT et SDT du « Cluster de la ville durable.

CE 91 Mairie de Sèvres et GPSO (92) :

La géographie prioritaire du SDRIF (les TIM) n'est pas identique à celle du Grand Paris, source de confusion auprès du grand public. Le GPSO doit être reconnu comme territoire stratégique de développement.

CE 69 Mairie de Champigny-sur-Marne (94) :

Demande la prise en compte du potentiel économique des 4 communes du CDT dans le TIM Vallée de la Marne avec le ratio du Conseil général de 1 emploi pour 1 logement créé.

CE 80 Mairie de Montfermeil (93) :

Le périmètre du CDT de Clichy- sous- Bois, Livry- Gargan, Montfermeil, Sevran et Aulnay sous Bois en association avec Paris Porte Nord Est accompagnant la ligne 16 du Grand Paris ne correspond pas toujours à celui du TIM.

CE 67 Communauté d'agglomération Terres de France (93) :

Demande le renforcement de la prise en compte dans le SDRIF et son TIM Grand Roissy des projets du CDT Grand Roissy.

CE 124 Aéroports de Paris (75) :

Demande que l'accueil d'activités tertiaires soit inscrit dans le TIM Grand Roissy.

CE 199 Communauté de communes Seine- Mauldre (78) :

Mettre en adéquation les potentiels de développement et de densification avec les périmètres et les projets portés dans le cadre de l'OIN Seine-aval.

CE 200 Mairie de Bussy St Georges (77):

Considérer Bussy St Georges comme un pôle urbain stratégique du TIM Vallée de la Marne.

CE 5 M .le Maire de Noisy-le-Grand (93) :

Le périmètre du TIM Vallée de la Marne n'est pas cohérent : Meaux et Val d'Europe n'appartiennent ni à l'un des CDT cluster de la ville durable ni au Schéma de développement territorial de l'Est Parisien qui regroupe 4 CDT autour de la Cité Descartes contrairement à Noisy-le-Grand.

La création de nouveaux TIM est réclamée sur des secteurs à enjeux stratégiques.

CE 247 Agence d'urbanisme et de développement Essonne Seine- Orge (Audeso) (91) :

Demande la reconnaissance du Centre Essonne Seine Orge (CESO) comme TIM.

CE 310 EPA d'Orly-Rungis Seine-amont (94) :

Demande l'inscription du Grand Orly comme TIM.

CE 315 Conseil du Pôle d'Orly (94) et CE 88 Association des communes (10 communes) et communautés du Grand Orly (91)-(94) :

Demande de création d'un TIM spécifique au Grand Orly (à distinguer des Grandes Ardoines et de Plaine Centrale), de soutenir des objectifs plus ambitieux en matière de développement économique (diversification des activités, rénovation des sites logistiques), de desserte (gare TGV desservie par l'interconnexion Sud et la POCL).

CE 296 Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget (93) :

Pour l'identification du Bourget en tant que TIM en y rattachant la commune de Drancy et la qualification du projet d'entrée de l'aéroport avec une mixité des fonctions.

Bobigny/1/2 Maire de Drancy (93):

La carte des TIM doit faire apparaître le pôle du Bourget (CDT) comme un TIM à part entière.

RE 707 M. Marion Chelles (77):

Demande d'intégrer la communauté d'agglomération au TIM et au CDT en tant que pôle d'intérêt métropolitain Nord de Courtry : ancien terrain CEA inapte à la réception du public classée de manière inappropriée en zone verte de loisir ; servitudes arrêté préfectoral du 22 septembre 2005.

Des observations sont formulées pour demander l'intégration de territoires dans un TIM.

RE 1728 M. Thomas Clichy (92):

Demande de formaliser l'intégration de Clichy dans le TIM « La Défense et la vallée de la Seine ».

Melun/1/6 Conseil général Groupe des élus socialistes (77):

Demande que Marne et Chantierne fasse partie intégrante du TIM de la Vallée de la Marne.

Melun/1/16 Délibération du Conseil municipal Chaumes-en-Brie (77):

Demande le classement de Chaumes en Brie, à l'intérieur d'un TIM encadrant Val Breon et les bordures des N4/N36/D619/D402.

CE 60 Mairie des Ulis (91), Palaiseau/1/11 Délibération du Conseil municipal Les Ulis (91) et CE 257 Association des chefs d'entreprises de Courtaboeuf (91) :

Demandent d'intégrer davantage les enjeux liés au parc d'activités de Courtaboeuf dans le TIM « Vallée de la Bièvre aval, Plateau de Saclay ».

CE 77 Communauté de communes L'Arpajonnais (91) :

Demande que le TIM du Centre Essonne- Seine- Orge et le TIM Massy-Saclay couvrent tout l'Arpajonnais.

7.5.1.6 Les pastillages des espaces urbanisés et à urbaniser

7.5.1.6.1 Les espaces déjà urbanisés

De nombreuses observations portent sur la densification des quartiers urbanisés et à proximité des gares. Cette densification qui s'ajoute à une urbanisation qui s'est développée au cours des dernières années est contestée parce qu'elle ne prend pas en compte la saturation des transports existants, c'est le cas du RER B avec la forte contestation sur

Antony par exemple, et le cadre de vie qui s'est constitué : zones pavillonnaires, zones protégées et espaces de respiration.

D'autres observations plus rares vont dans le sens de cette densification à proximité des gares en lien avec l'accès au transport en commun.

Ces différents points sont traités dans les thèmes « Densification » et « Transports et Déplacements ».

Des observations sont formulées sur le développement projeté de l'urbanisation signalant qu'il est parfois incompatible avec la réalité du terrain, espace boisé, zone à risques, dispositions de la loi du Grand Paris etc. La plus citée concerne la vallée protégée de l'Yerres qui est touchée par l'urbanisation autour des gares et le projet d'extension du Muséum d'histoire naturelle. Deux pétitions relèvent cette dernière incompatibilité, la première à l'initiative de la mairie de Brunoy signée par 243 habitants et la seconde à l'initiative de l'association « Le Menhir-Brunoy écologie » qui a recueillie 90 signatures.

RE 1540 Mme Menguy Associations de protection de l'environnement de la Boucle de Montesson et alentours (78) :

Demande la préservation des cultures maraîchères de la plaine de Montesson, de Carrières-sur-Seine et de Sartrouville, mais souhaite une protection réelle et pérenne des espaces ouverts en Ile-de-France.

RE 1518 Melun Val-de-Seine Nature Environnement Dammarie- les- Lys (77):

Association pour la protection de l'environnement dans le périmètre de la Communauté d'agglomération de Melun et Val-de-Seine, s'oppose à la densification et aux nouvelles infrastructures et franchissement de la Seine ; demande la prise en compte du SRCE, notamment des espaces verts communicants ; préserver l'architecture de la ville.

Melun/1/16 Délibération du Conseil municipal Chaumes-en-Brie (77):

Demande :

- la protection contre l'urbanisation des hameaux de Forest, Ercy et Maurevert ;
- la prise en compte de la situation géographique de la commune traversée par la N36 et la D 402 ,et située entre deux gares RER ;
- la prise en compte de la spécificité des dents creuses qui représentent 25,6% du bourg ;

de moduler alternativement l'urbanisation entre dents creuses et zones à urbaniser.

Fontainebleau/1/13 Communauté de communes du pays de Fontainebleau (77):

Le principe d'un site multimodal d'activités est à conserver autour de la gare de Bourron-Marlotte, mais le site multimodal logistique pourrait être relocalisé ailleurs si nécessaire ; le village de la Faisanderie est un quartier de la ville, il doit être reconsidéré comme tel, en liaison avec les équipements à l'ouest de la RD 607 inscrits en espace urbanisé ; le « champ de manœuvre », indiqué en espace urbanisé à optimiser est partie intégrante du massif forestier classé et doit être préservé.

Fontainebleau/1/15 MM.Clauzel et Rousselin Hericy (77):

La gare d'Héricy en direction de la Champagne a cessé de desservir Paris. Les conditions de circulation sur cette ligne la rendent impropre à une activité professionnelle. Les abords des gares n'offrent pas toujours un axe de développement judicieux.

CE 232 Mairie de Bièvres (92) :

Estime que le projet de densification à proximité de la gare devrait être très limité, compte tenu du site classé de la Vallée de la Bièvre et de la capacité des voiries.

CE 7 Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (91) :

Demande de modification de la carte : suppression des zones à urbaniser à l'intérieur du site classé de la Vallée de l'Yerres.

RE 1523 Brunoy (91):

Contre la modification du statut des parcelles du Muséum : il faut conserver les grands espaces verts de Brunoy.

Evry/1/21 Mairie de Brunoy (91) :

CE 168 Mairie de Brunoy (91) :

Les parcelles du Grand château et de Clairefontaine actuellement situées en espaces verts inconstructibles appartiennent au muséum National d'Histoire Naturelle. Le SDRIF prévoit de les classer en zone urbanisable. La commune a demandé le maintien de la préservation de cet espace vert. Une pétition, sur l'initiative de la commune et signée par 243 personnes, appuie cette demande.

CE 164 Muséum national d'Histoire Naturelle (75) :

Demande la prise en compte du développement des activités du Muséum sur le site de Brunoy (91) : agrandissement sur la parcelle du Petit Château ; préservation du site naturel du Grand Château et de Clairefontaine.

Evry/1/2 M. le Maire de Crosne (91):

Le maire signale l'incohérence de la carte de « destination générale des différentes parties du territoire ». Des secteurs de la vallée de l'Yerres sont répertoriés en « quartiers à densifier à proximité d'une gare » alors qu'ils sont situés en zone rouge du PPRI de cette rivière.

Evry/1/10 Association Crosne Nature Environnement Crosne (91):

La ville de Crosne est concernée par l'objectif de densification. Or la vallée de l'Yerres est classée, l'arc boisé bénéficie de sites qu'il faut protéger le « Parc des berges » et « l'île des Prévôts ». Le PPRI de la vallée de l'Yerres classe en zone inconstructible un très large secteur de la vallée. De plus les coteaux de Crosne sont soumis aux aléas de sécheresse (retrait/ gonflement des argiles). L'urbanisation projetée étant irréaliste, l'association demande le retrait des zones à urbaniser sur le périmètre classé et des zones inconstructibles du PPRI.

CE 34 Mairie de Chilly-Mazarin (91) :

Demande que la pastille de densification au Sud de la gare sur le secteur pavillonnaire soit recentrée sur le quartier de la gare.

Evry/1/5 Délibération Conseil municipal Mennecy (91):

Demande que le front urbain d'intérêt régional sur la commune de Mennecy soit adapté, dans ses limites, pour le secteur sud-est de la commune, qui est déjà ouvert à l'urbanisation dans le PLU de la commune approuvé en juillet 2010.

Evry/1/13 Délibération Conseil municipal Corbeil-Essonnes (91):

Considère que la densification du secteur du centre ancien n'est pas appropriée au tissu urbain existant ainsi qu'aux demandes de protection de la biodiversité de la confluence Essonne-Seine, du développement du transport fluvial et de la prévention des risques. Demande le déplacement de la pastille rouge située sur la rivière Essonne vers le Sud, du

secteur gare de Corbeil-Essonnes, et la suppression de la seconde pastille située à proximité.

RE 1686 M. Bedos Sermaise (91):

Habitant et observateur de la vie communale, demande:
d'enlever la pastille d'urbanisation préférentielle dans la zone de la gare de Sermaise ;
de ne pas créer un nouvel hameau dans une zone naturelle bordée de zones humides ;
d'utiliser d'autres alternatives dans les dents creuses pour densifier.

CE 251 Mairie de Sermaise (91) :

Avis favorable sous réserve : réattribuer une pastille d'urbanisation préférentielle dans le quartier gare (< 25 ha), zone comprenant un boisement ayant peu de valeur écologique et économique.

CE 105 Conseil Communautaire Cœur de Seine (92) :

Respecter les modes d'occupation des sols dans la définition des zones à densifier. Classer en « secteur urbain à optimiser » les zones classées « quartier à densifier ». Préserver les zones pavillonnaires..

RE 790 Association TCDV (WWW.TCDV.ORG) Créteil (94):

Contre la densification du quartier Buttes-Halage à Créteil, qui devrait être en «espace urbanisé à optimiser » et pas en «quartier à densifier à proximité gare», la gare étant difficilement accessible à cause du franchissement de la Marne (>1km).

Pour préserver le tissu pavillonnaire, l'environnement (zone à risques), la qualité de vie.

RE 1756 M. Sangol La Queue en Brie (94):

Des pastilles «d'espace urbanisé à optimiser » sur l'emplacement de la ZAC Notre Dame permettraient d'établir une continuité entre les zones qui existent. Cet aménagement serait l'occasion de structurer la liaison verte nord-sud en prévoyant des liaisons douces par exemple. L'ajout d'une pastille d'urbanisation préférentielle sur le secteur du Champ garni clarifierait le statut de cet espace enclavé et mité. La restructuration de ce quartier permettrait de renforcer la desserte en TC vers la gare de Pontault-Combault.

CE 277 Mairie de Puiseux- en- France (95) :

En accord avec la CARPF, demande le transfert de la surface urbanisable sur le territoire de la Communauté d'agglomération. La CGDT prévoit des pastilles d'urbanisation qui dépassent l'évolution prévue de la commune.

La zone de Briis-sous-Forges inscrite sur la CDGT, présente un fort potentiel de densification. Elle est située près de la gare autoroutière de l'A10. Les élus, une association et des particuliers demandent sa confirmation. Un particulier souhaite son annulation. Le maire propose qu'un front urbain régional vienne délimiter cette zone afin de garantir la protection des plaines voisines.

RE 613 Association EBA Briis-sous-Forges (91):

Demande l'implantation d'une zone d'activités (< 4ha), inscrite au PLU de Brîs, aux abords de la gare autoroutière, sur des terrains non agricoles, en cohérence avec l'identification de Briis comme « secteur de densification préférentielle ». Le projet de SCOT du pays de Limours définit, pour ce territoire, 3 zones d'activités permettant d'équilibrer les besoins en logements et en emplois.

RE 392 Mme Massiou Briis-sous-Forges (91):

Densification du centre de Briis, peut-être, mais réalisation de la zone d'activités prévue de longue date pour maintenir une partie de la population sur place.

RE 1554 M. Picault Briis-sous-Forges (91):

Demande la création de la ZAE prévue dans le PLU de Briis-sous-Forges, car celle-ci correspond bien aux recommandations du SDRIF ; développement autour des pôles d'urbanisation existants. Un autre point positif sera la création d'emplois grâce à l'implantation de commerces et d'artisans. Quant au paysage, il ne sera pas plus défiguré que ce qu'il n'est déjà (lignes à haute tension, autoroute, TGV).

RE 618 M. Champagnat Briis-sous-Forges (91):

Soutient la création d'un parc d'activités au sud de l'A10 et l'urbanisation à côté de la gare de Briis. Demande un front urbain au sud de Vaugrigneuse et de la plaine du Coudray.

Evry/1/17 Délibération Conseil Municipal Briis-sous-Forges (91)

Près de la gare autoroutière de Briis-sous-Forges, le SDRIF prévoit une pastille d'urbanisation. Ce secteur comprend déjà des éléments d'urbanisation qui seront ainsi confortés par de l'activité. La commune souhaite toutefois que les plaines de Vaugrigneuse et du Coudray soient protégées. Elle demande qu'un front urbain d'intérêt régional limite les extensions de cette zone. Le tracé du front urbain est proposé sur une carte.

RE 608 M. Tsalpatouros Briis-sous-Forges (91):

Habitant de Briis-sous-Forges (zone de densification préférentielle) soutient : le droit au logement, à condition qu'il soit partagé par l'ensemble des territoires. S'oppose à la création de la ZAE, inscrite au PLU, à côté de la gare autoroutière de Briis sous Forges.

Comme l'illustre la demande du Maire de la Chapelle- Gauthier, certaines observations signalent que les pastilles qui représentent sa commune sont mal orientées. Elles souhaitent qu'elles soient rectifiées pour prendre en compte la réalité de la géographie de la commune.

RE 1758 M. Girardin La Chapelle-Gauthier (77):

Le maire signale que les pastilles des espaces urbanisés à optimiser de son village sont orientées suivant un axe nord-sud, alors que son village est développé dans le sens est-ouest. Il demande que cette représentation qui ne correspond pas à la situation actuelle ni à la situation future envisagée soit corrigée.

Des incohérences sont relevées sur le positionnement de pastilles d'urbanisation par rapport aux espaces protégés (par exemple ZPPAUP, continuité écologique etc.) et aux espaces agricoles.

RE 1577 M. Vaudescau Couilly- Pont- aux- Dames (77):

Une pastille d'urbanisation préférentielle figure au nord-est de la commune. Ce secteur en secteur vert de la ZPPAUP est protégé de toute urbanisation. Le maire demande le retrait de cette pastille.

Torcy/1/6 M. Vouriot Maire Saint-Thibault des Vignes (77):

Mauvais positionnement d'une continuité écologique et d'une pastille verte au niveau de l'A104 qui devrait être plus à l'Ouest.

CE 205 Communauté de communes Pays de Coulommiers (77) :

Demande d'intégration du Parc d'activités économiques du Plateau de Voisins Commune de Mouroux.

CE 99 Communauté d'agglomération Marne et Chantereine (CAMC) (77) :

La friche industrielle du CEA, future zone d'activités, est représentée sur la CDGT comme espace vert et espace de loisirs. Demande qu'elle soit classée en zone urbanisable.

CE 31 Ville de Nemours (77) :

La ville de Nemours regrette que le secteur d'urbanisation préférentielle soit principalement localisé sur la commune de Darvault (6 pastilles).

CE 146 Mairie d'Ozoir-la-Ferrière (77) :

La ville demande le classement de l'ouest de la commune au nord de la RN4 en zone de sports et de loisirs permettant le maintien des espaces agricoles.

CE 183 Mairie de Fontenay-Saint-Père (78) :

Demande la correction des incohérences entre les périmètres de protection environnementale et les pastilles d'urbanisation.

RE 1682 Ville de Voisins-le-Bretonneux (78) :

Sur l'enjeu de la construction de logements, corriger trois espaces sur la Ville : les terrains de la Remise, des Mouettes et de la Manivelle, identifiés en « espaces naturels, boisés ou de loisirs à préserver » sont inscrits dans le PLU ».

L'Haÿ-les-Roses/1/4 Rungis Collectif pour l'espace naturel Montjean (94) :

Demande d'identifier les forts potentiels d'urbanisation existants (les Ardoines, le Grand Orly...) Dépôt d'une pétition pour la protection de la Plaine de Montjean : 5835 signatures

RE 615 M. Pellistrandi Orgeval (78) :

Les fronts urbains sont de faibles protections face à la densification permanente du village

RE 1782 Communauté de Communes du Val d'Essonne Mennecy (91):

Vérifier la compatibilité du projet de parc de loisirs sur l'emprise de l'ancien parc zoologique de St Vrain avec la qualification d'espace vert et de loisirs indiquée par la carte de destination générale des sols.

Sur Chevannes, distinguer le golf et le projet d'aménagement de la communauté de communes sur l'emprise de la DGAC.

Assouplir les contraintes de protection des lisières sur l'urbanisation potentielle de Vert le Grand.

Diminuer l'obligation de densité de 35 logements par ha dans les secteurs d'urbanisation préférentielle.

Adapter les contraintes du front urbain sur Mennecy.

Assurer la cohérence avec le SRCE au nord de Ballancourt-sur-Essonne.

CE 94 Mairie de Mézières-sur-Seine (78) :

Demande la valorisation des espaces verts et paysagers sans compromettre le développement : la création de la ZAC « Les Fontaines » étudiée depuis 3 ans avec la construction de logements aidés a été conçue avec un recul minimal de 15 m par rapport au massif boisé de moins de 100 ha; elle serait remise en cause par les orientations réglementaires relatives aux espaces boisés.

RE 579 M.Lanaud Orgeval (78):

Demande que la protection de la nature d'Orgeval soit confortée (couloir écologique et front urbain).

A revoir le point d'urbanisation (sur le couloir écologique) incompatible avec la saturation des infrastructures sociales et routières.

La présence du pôle sportif incompatible avec la desserte routière.

Le prolongement de l'A104 débouchant sur un réseau saturé (A13-A14). Demande la suppression de cet axe (voir également COPRA-184).

Les urbanisations sur les espaces agricoles des sites classés de la Vallée doivent être supprimées.

Plusieurs observations portent sur l'identification, dans les espaces à urbaniser, d'espaces pour les familles des gens du voyage sédentarisées, mais qui souhaitent conserver un mode de vie proche de la vie nomade. Des demandes de modifications réglementaires sont proposées.

RE 782 M. Godlewski Guyancourt (78) :

Le SDRIF doit être explicite sur le sujet de l'habitat des familles de gens du voyage franciliennes sédentarisées. Des familles de Gens du Voyage sont historiquement ancrées en Ile-de-France (50.000 personnes) Leur mode de vie est l'habitat-caravane en résidence mobile. Cf. PJ. Christophe Robert (Fondation Abbé Pierre) DREIF «L'adaptation de l'habitat et des logements des « gens du voyage « sédentarisés». Le projet de SDRIF ignore ce sujet : il n'évoque que les aires d'accueil, destinées aux familles itinérantes sans ancrage territorial dans la région. Demande des modifications dans les trois fascicules : «Défis, projet spatial régional et objectifs » (p.84 à 86) « Orientations réglementaires » (p.25) et «Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF » (p.32).

RE 713 M. Chevalier Melun(77):

Sédentarisation croissante des gens du voyage. Evoquer leurs besoins en habitat diversifié.

7.5.1.6.2 Les pastillages des nouveaux espaces d'urbanisation

Les demandes d'ordre général

En dehors d'une meilleure lisibilité de la carte et du bon positionnement incontestable des pastilles, les observations portent sur la compatibilité des pastilles d'urbanisation proposées avec les capacités d'accueil des territoires concernés.

CE 328 Confédération paysanne :

Réclame que toutes les pastilles soient positionnées quels que soient les projets d'urbanisation.

CE 31 Ville de Nemours (77) :

Dans les secteurs d'urbanisation préférentielle, la densité minimale de logements soit revue, les objectifs de la région étant disproportionnés (supérieurs aux prévisions locales).

CE 240 Syndicat Mixte d'aménagement et de gestion du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

Certaines dispositions cumulées relatives aux potentiels d'urbanisation et d'extension semblent incohérentes avec les dispositions de la Charte du Parc. Un très fort potentiel existe au sein des territoires ruraux déjà urbanisés. Le SDRIF peut envisager un arrêt plus drastique à l'étalement urbain.

RE 893 M. Chapard Orgeval (78) :

Suppression du point d'urbanisation qui se situe vers le chemin de la Cavée. D'accord pour le front urbain qui protège les coteaux.

Les nouveaux espaces d'urbanisation

Les nouveaux espaces d'urbanisation sont définis par un système de pastilles. Les observations relevées concernent en particulier :

Le triangle de Gonesse

L'urbanisation du triangle de Gonesse et le développement du projet Europa City sont contestés, pour des motifs concernant la valeur agricole des terrains et l'étalement urbain.

RE 212 M.Karkides Aulnay-sous-Bois (93):

Estime que l'aménagement du Triangle de Gonesse va supprimer des terres de très grande valeur et faire disparaître des commerces de proximité.

RE 828 Mme Vachon Les Pavillons- sous- Bois (93) :

Contre Europa city et pour le maintien des espaces agricoles.

RE 482 Mme Lennuyeux Ecoen (95):

Considère que l'orientation de réduction de la consommation des espaces agricoles, annoncée dans le SDRIF, n'est pas suivie d'effet, la tendance des dernières années étant reconduite. La remise en cause de l'urbanisation du triangle de Gonesse pourrait contribuer à atteindre une réduction effective. Cette remise en cause est justifiée par la grande qualité reconnue des sols de cet espace agricole de 700 ha. Ces terres sont situées en zone de bruit de l'aéroport de Roissy qui ne permet pas d'accueillir un véritable espace urbain. Cet espace agricole pourra par ailleurs contribuer à relever le défi alimentaire identifié par le SDRIF.

CE 179 Europa City :

Demande la levée du caractère optionnel de l'urbanisation de la partie sud du Triangle au regard des décisions actées pour la desserte de ce site tant par le RER D que par le GPE. Europa City fait l'objet d'une co-élaboration avec tous les acteurs concernés dont la Région. Il fera l'objet d'une concertation élargie.

L'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse est une décision publique antérieure au projet Europa City.

Cergy/1/ 4 M. Delacour Gousangrez (95) :

Modification d'une zone constructible par rapport à une charte paysagère. Interrogation sur l'origine de la décision ?

CE 347 M. Suauseau Aulnay- sous- Bois (93) :

Contre l'urbanisation de la Plaine de Gonesse et du projet Europa City (étalement urbain, consommation d'espaces agricoles).

CE 67 Communauté d'agglomération Terres de France (93) :

Réduire à 9 le nombre de pastilles d'urbanisation sur le secteur d'Aérolians à Tremblay en France.

Cergy/1/3 M. Gayrard Association les Amis de la Terre du 95 (95)

Diminuer les pastilles d'urbanisation de la plaine de Pierrelaye qui a été polluée . Maintenir le Triangle de Gonesse en plaine agricole.

RE 1515 M. Godinho (95) :

Souligne qu'une gare du Grand Paris ne peut être voisine d'un front urbain d'intérêt régional

La base aérienne 217 (BA 217) de Brétigny-sur-Orge

La BA 217 va être partiellement désaffectée. Un Contrat de redynamisation des sites de défense (CRSD) a été signé entre l'état et la Communauté de communes pour l'aménagement du site. Le front urbain régional prévu au SDRIF ne permet pas l'urbanisation prévue dans le contrat.

RE 348 Conseil général de l'Essonne (91) :

Demande la suppression ou la modification du front urbain en conformité avec le CRSD pour la BA 217.

CE 249 Syndicat Mixte Val d'Orge Val d'Essonne (91) :

Prendre en compte le CRSD sur la BA 217.

CE 150 Chambre d'agriculture interdépartementale Le Chesnay (78) :

Déplacer le front urbain pour conforter le Contrat de redynamisation du site de défense de Brétigny.

La commune des Ulis

La commune compte déplacer le centre commercial régional existant, pour réaliser sur le site actuel un écoquartier, projet approuvé dans le cadre de l'ANRU. L'emplacement retenu pour le centre commercial est situé au Sud de la RD 35. Pour le réaliser, la commune et les acteurs économiques de la zone de Courtaboeuf demandent que cette parcelle, classée à urbaniser au PLU, devienne urbanisable au SDRIF.

Palaiseau/1/11 Délibération du Conseil municipal Les Ulis (91):

La ville des Ulis dans la suite des aménagements engagés avec l'ANRU, projette de réaliser un écoquartier à l'emplacement de l'actuel centre commercial régional. Ce centre serait déplacé au Sud de la RD 35. La réserve foncière qu'il est prévu de mobiliser est inscrite en zone à urbaniser AU au PLU de 2003. Par délibération du Conseil Municipal du 11 avril 2013 la ville demande : d'identifier la « réserve foncière sud » en tant que secteur d'urbanisation conditionnelle et de déplacer plus au Sud au niveau de la route de la Folie Bessin le front urbain d'intérêt régional sur la CDGT, et d'enlever l'aplat vert correspondant, d'une surface supérieure de cinq ha de la zone la « réserve foncière sud ».

CE 257 Association des chefs d'entreprise de Courtaboeuf (91) :

Demande de déplacement du centre commercial Ulis 2 sur la réserve foncière sud.

La ZAC des Effaneaux

C'est un projet prévu sur les communes de Chamigny, Dhuisy et Ste Aulde. Pour sa réalisation complète, le nombre de pastilles autorisées au projet de SDRIF 2013 apparaît insuffisant aux collectivités concernées. La communauté de communes voisine est opposée à cette demande ainsi qu'une association d'environnement.

CE 333 et Coulommiers/1/5 Mme Beldent Présidente Communauté de communes du pays Fertois (77):

Avec la délibération de la Communauté de communes, demande l'inscription de la ZAC des Effaneaux au SDRIF.

RE 1690 Association de Protection de l'Environnement de Ste-Aulde et de ses environs (APESA) Sainte Aulde (77):

Demande le retrait des pastilles d'urbanisation au niveau de la zone des Effaneaux.

CE 151 Mairie de Sammeron (77) :

Demande 3 pastilles d'urbanisation préférentielle pour une zone d'activités sur le site des Effaneaux, en bordure de l'échangeur 19 de l'A4.

RE 554 M. Mahoudeau May- en- Multien (77):

Soutien la requête de la commune de Sainte-Aulde et souhaite le rétablissement d'une 3^e pastille sur la zone des Effaneaux.

RE 487 M. Geist Sainte-Aulde (77) :

Le projet d'une zone d'activités aux Effaneaux, comportant des PME-PMI et de la logistique, est en projet. Les éléments du SDRIF permettent la réalisation de cette zone de 57 ha qui fait partie d'un ensemble plus vaste de 120 ha. Mais son extension, qui figurait au Schéma de 2008, 3 pastilles au lieu de 2 en 2013, ne semble plus permise. Compte tenu des investissements engagés, il est demandé que la rectification soit réalisée.

Meaux/1/L1 Délibération de la Communauté de communes du pays Fertois La Ferté-sous-Jouarre (77):

Défavorable à la relance d'un projet de logistique annulé par le Tribunal Administratif sur la zone des Effaneaux ; ne pas ajouter une pastille supplémentaire d'urbanisation préférentielle sur le site des Effaneaux sur les communes de Chamigny, Dhuisy et Ste Aulde.

Provins/1/4 M. Fourchault Communauté de Communes Pays de l'Ourcq Crouy-sur-Ourcq (77):

Membre du Syndicat Mixte Marne Ourcq qui demande l'inscription de 3 pastilles (et non 2) sur la ZAC des Effaneaux en cours de réalisation.

CE 174 Mairie de La Ferté- sous- Jouarre (77) :

Se prononce pour l'extension de la zone des Effaneaux.

CE 171 Syndicat mixte Marne-Ourcq (77) :

Demande 3 pastilles d'urbanisation préférentielle pour une zone d'activités sur le site des Effaneaux, en bordure de l'échangeur 19 de l'A4.

Les demandes ponctuelles d'ajouts ou de déplacements de pastilles d'urbanisation

Les ajouts, ou les déplacements de pastilles sont demandées sur d'autres communes au cas par cas. Ces demandes s'appuient sur une cohérence avec les projets et les documents d'urbanisme locaux, PLU et SCoT.

Elles ont été présentées notamment dans le cadre des observations suivantes :

Etampes/1/19b M. Joly Torfou (91) ; CE 91 La communauté de communes entre Juine et Renarde relayée par le Conseil général de l'Essonne (91) ; Palaiseau/1/1 Communauté de communes du Pays de Limours (91) ; Coulommiers/1/1 M.Jacotin Vice-Président Communauté de communes Pays de Coulommiers(77); Fontainebleau/1/7 Mairie Bourron-Marlotte (77) ; Fontainebleau/1/4 ; Mairie Saint-Pierre-les-Nemours (77) ; CE 318 EPA de la Ville nouvelle de Sénart (77) ; CE 224 Mairie de La Rochette (77) ; CE 200 Mairie de Bussy St Georges (77) ; Melun/1/1 M.Bonnardel Maire adjoint La Rochette (77) ; Torcy/1/6 M. Vouriot, Maire Saint-Thibault des Vignes (77) ; CE 185 Bien vivre à Carrières-sur-Seine (78) ; RE 305 Boucle de Montesson (78) ; RE 310 M. Pancher Toussus-Le-Noble (78) ; RE 1009 Commune de Ballancourt-sur-Essonne (91) ; CE 232 Mairie de Bièvres (91) ; CE 249 Syndicat Mixte Val d'Orge Val d'Essonne (91) ; CE 77 Communauté de communes l'Arpajonnais (91) ; Evry/1/20 M. le Maire Etiolles (91) ; Palaiseau/1/10

Délibération du CM Massy (91) ; Evry/1/8 SEMARDEL Vert-le-Grand (91) ; CE 314 Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (91) ; CE 259 Communauté de communes Dourdannais en Hurepoix (CCDH) (91) ; CE 263 Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart- en- Essonne (91) ; Palaiseau/1/12 Délibération Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay CAPS (91) ; CE 120 Mairie de Châtenay-Malabry (92) ; CE 271 Mairie d'Aubervilliers (93) ; CE 186 Mairie de Villejuif (94) ; CE 181 Mairie de Vitry-sur-Seine (94) ; CE 204 Le Trot Société d'encouragement à l'élevage du cheval français (75) pour le Domaine de Grosbois à Boissy-Saint-Léger ; RE 1725 M. Rigault Maire de Moussy-Le-Neuf (77) ; Melun/1/14 M. Barbeaux Président Communauté de communes Val-Bréon-la-Houssaye-en-Brie(77) ; Melun/1/24 Elus La Ferte-sous-Jouarre (77) ; CE 236 Mairie de St Rémi- de- la- Vanne (77) ; CE 253 Mairie d'Annet- sur- Marne (77) ; CE 286 Mairie de Brie-Comte-Robert (77) ; CE 334 Mairie de Moussy- le- Neuf (77) ; CE 135 Communauté de communes du Pays de l'Ourcq (77) ; CE 89 Communauté d'agglomération 2 Rives de Seine (78) ; CE 337 Mairie d'Herblay (95) ; CE 284 Mairie de Gagny (93).

Des demandes de suppressions de pastilles

Ces suppressions sont formulées parce qu'elles sont positionnées sur des espaces que les communes ou les demandeurs souhaitent voir protéger.

Elles ont été présentées notamment dans le cadre des observations suivantes :

CE 254 Elus EELV Conseil de Paris (75) pour la plaine de Montjean ; CE 283 Mairie de Mity-Mory (77) ; CE 161 Mairie de Jouarre (77) ; CE 133 Mairie de Marles- en- Brie (77) ; CE 8 Association Patrimoniale de la Plaine de Versailles et du Plateau des Alluets (78) ; CE 149 et 292 Association Respectons les Sables Fontenay le Fleury (78) ; CE 305 Communauté de communes Boucle de la Seine (78) ; CE 140 Mairie de Follenville-Dennemont (78) ; Saint-Germain-en-Laye/1/36 Mme Boisverd, Conseillère municipale Orgeval (78) ; RE 551 Ville de Montesson (78) ; RE 1723 Association Haut et Fort de Buc Buc (78) ; CE 243 Syndicat d'Agglomération nouvelle de Sénart en Essonne (91) ; RE 1786 Communauté de Communes du Val d'Essonne Mennecy (91) ; CE 259 Communauté de communes Dourdannais en Hurepoix (CCDH) (91) ; Nogent-sur-Marne/1/2 Mme Delaleu Pontault-Combault (94) contre la constructibilité du « Champ Garni » à la Queue en Brie ; Nogent-sur-Marne/1/3 Association CEDRE La Queue-en-Brie (94) ; RE 441 Mme Iffli 94 La-Queue-en-Brie (94) ; CE 340 Rungis à cœur Conseillers municipaux de Rungis (94) pour la Plaine Montjean ; CE 95 M. Saubadine Fontenay- sous- bois (94) et CE 96 Sauba Parc La Queue- en- Brie (94) ; RE 1739 Mairie d'Herblay Herblay (95) et CE 337 Mairie d'Herblay (95) ; Argenteuil/1/8 Mme Gellé Maire adjointe pour groupe EELV Argenteuil (95) ; Melun/1/26 M. Renaud Président ASEPF Pays Fertois (77) ; RE 810 CE 149 Association Respectons les Sables Fontenay- le- Fleury (78) ; CE 182 Mairie de St Cloud (92) .

7.5.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.5.2.1 Le projet de SDRIF

Dans le dossier du projet de SDRIF de 2013 les éléments de la géographie stratégique figurent essentiellement dans le fascicule 2, « Défis, projet spatial régional, objectifs ». La stratégie de développement est basée sur le renforcement et la restructuration du cœur de Métropole, une politique d'aménagement régional polycentrique et une valorisation de

l'espace rural. Pour mettre en œuvre cette politique, la Région crée des territoires d'intérêt métropolitains (TIM).

Le développement et la restructuration du cœur de métropole, qui correspond à l'espace urbanisé dense en continuité avec Paris, sont à la base du projet d'urbanisation du SDRIF. Ce secteur va accueillir une grande part de l'effort de densification, et il va mobiliser une bonne part des investissements pour les transports en commun. Ce maillage d'intensification joue un rôle de porte d'entrée et de distribution pour la région.

Le développement des territoires en limite du cœur de l'agglomération : La stratégie vise également à conforter le développement de ces territoires qui constituent un espace complexe où développement urbain et la préservation des espaces naturels doivent être équilibrés. Ces territoires qui sont soumis à de très fortes pressions liées au développement urbain, recèlent des pôles d'extension majeurs de la région (polarités, villes nouvelles, aéroports de Roissy et d'Orly, etc.). Le maintien d'une Ceinture verte de qualité passe par la préservation des espaces ouverts.

Les territoires ruraux, qui sont situés dans la zone d'influence du cœur de métropole, seront développés en complémentarité avec l'espace rural et en articulation avec les territoires limitrophes. L'organisation de l'espace rural s'effectuera à travers une structuration plus affirmée de grands bassins de vie. Au-delà des villes historiques (Meaux, Melun, Mantes, Rambouillet, Étampes, Fontainebleau, Montereau-Fault-Yonne, Provins), les territoires seront maillés par un réseau de villes (Coulommiers, Dourdan, Milly-la-Forêt, La Ferté-sous-Jouarre, Nangis, Louvres-Puiseux etc.) assurant une fonction de centralité par le regroupement des services indispensables à la vie quotidienne.

Le développement d'une cohérence interrégionale est recherché au travers des villes centres du Bassin parisien et des territoires interrégionaux et, prioritairement celles bénéficiant d'une liaison ferrée vers l'Île-de-France. Ces villes devront servir de point d'appui à la polarisation de logements, d'activités économiques et d'équipements structurants. Autour de ces villes se formeront de véritables bassins de vie rempart nécessaire à l'étalement urbain et aux longs déplacements domicile travail.

Le bassin de la Seine, la Seine, la Marne et l'Oise, les canaux de l'Ourcq, Saint Martin, Saint Denis et Loing, les autres rivières et leurs berges, sont des axes historiques et identitaires du paysage francilien et du développement économique et urbain de la région. L'aménagement en bord du bassin de la Seine devra tendre vers une complémentarité entre les fonctions économiques du fleuve et son rôle paysager de corridor biologique. Le bassin de la Seine jusqu'à l'estuaire de la Seine constituera une nouvelle échelle de la métropole qui transcende le territoire régional, et lui confère une nouvelle dynamique économique et culturelle.

Les territoires d'intérêt métropolitain (TIM). Pour favoriser le développement et l'aménagement à l'échelle d'un bassin de vie, le projet de SDRIF a été décliné à une échelle de réflexion infrarégionale. Les acteurs de ces TIM sont incités à partager une vision commune et solidaire. Les enjeux de développement sont étudiés à l'échelle d'un bassin de vie, l'approche régionale privilégiant le développement des synergies et des complémentarités.

Quatorze TIM sont créés pour prendre en compte la mise en œuvre des projets spatiaux territoriaux dans un cadre partenarial. Ces TIM ne recouvrent pas totalement le territoire régional. Ils complètent les dispositifs contractuels déjà en place avec d'autres partenaires institutionnels, Contrats de développement territorial, Conventions GP3 du contrat de projet État/Région, Chartes aménagement transport, Pactes pour l'emploi la formation et le développement économique.

7.5.2.2 L'avis de l'Etat

L'Etat estime que la vision polycentrique de l'aménagement avec des polarités compactes mixtes et complémentaires est dans l'ensemble cohérente avec le projet de développement du Grand Paris, mais qu'elle ne s'appuie pas directement sur la notion de clusters, la Région considérant que « c'est l'Ile-de-France dans son ensemble qui fonctionne en cluster ». L'Etat note que la géographie du développement économique n'apparaît pas clairement. La proposition de la Région de création de Territoires d'Intérêt Métropolitain (TIM) s'apparente à celle des Contrats de Développement Territoriaux (CDT), avec toutefois une géographie différente et une portée juridique moins bien définie.

L'Etat note les questions restant posées sur les dispositions prévues au niveau des opérations stratégiques, notamment pour :

- Saclay (capacité foncière pour la réalisation des logements),
- Le Grand Roissy (front urbain du Triangle de Gonesse ; projet de l'avenue du Parisis),
- Marne-la-Vallée (constructibilité du Secteur de la Croix Blanche),
- Seine-amont (délocalisation du dépôt pétrolier de Villeneuve-le-Roi permettant la réalisation de l'opération des Ardoines ; construction de logements sur la plaine de Montjean),
- Seine-aval (capacité d'urbanisation dans le périmètre de l'OIN),
- Brétigny-sur-Orge (positionnement du front urbain limitant la capacité d'urbanisation prévue dans le cadre du Contrat de redynamisation du site de la BA 512).

7.5.2.3 Les avis des PPA

7.5.2.3.1 Le CESER

Le CESER reconnaît l'intérêt des territoires à enjeux d'intérêt métropolitain (TIM) qui recouvrent les grands territoires représentant les grands bassins de vie et d'emploi structurés sur des grandes intercommunalités pouvant accompagner le développement régional.

Dans ces territoires - qui doivent recouvrir des zones homogènes et cohérentes -, il faut prendre en compte les démarches initiées et développées tant par l'Etat au travers des opérations d'intérêt national (OIN), des projets d'intérêt général (PIG), des contrats de développement territorial (CDT), que par la Région avec notamment les chartes aménagement transport.

7.5.2.3.2 Le Conseil de Paris

Afin de mieux tenir compte de la place de Paris en matière d'enseignement supérieur, Paris veille à conserver sur son territoire universités et grandes écoles et entend valoriser son identité universitaire. Il propose la rédaction suivante: «la recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit être encouragée dans un souci de lisibilité et de cohérence

spatiale, intégrant une nécessaire approche métropolitaine des implantations universitaires. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations, le renforcement de certains pôles (Évry, Sénart-Melun, Nanterre, etc.) ainsi que le rayonnement du pôle parisien qui contribue à l'attractivité universitaire métropolitaine (Paris-Condorcet avec Aubervilliers, Paris Diderot avec Ivry...) ».

7.5.2.3.3 Le Conseil général de Seine-et-Marne

La place future des villes nouvelles doit être pensée et anticipée, notamment à partir du double enjeu de renouvellement urbain et de maîtrise de la croissance urbaine.

Les villes moyennes (Meaux, Melun, Fontainebleau,...), aujourd'hui fragiles et concurrencées par des territoires périurbains en termes d'attractivité, devront être renforcées.

La Seine-et-Marne souhaite voir affirmer, à l'échelle régionale, le rôle moteur de quatre pôles métropolitains :

- la Cité Descartes et le cluster « ville durable » ;
- le Val d'Europe et le cluster tourisme ;
- le Grand Roissy avec un renforcement des liens de complémentarités entre l'aéroport et le territoire et de l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire ;

Sénart-Melun-Villaroche (développement des activités industrielles de haute technologie) avec un renforcement de leur desserte (gare TGV à Lieusaint, ligne T-ZEN Sénart-Melun, aménagement RD 471,..).

7.5.2.3.4 Le Conseil général des Yvelines

S'agissant des territoires stratégiques :

- il constate l'inscription dans la géographie prioritaire du SDRIF du territoire stratégique du Grand Paris Seine Oise Confluence ;
- pour le développement du projet Seine-Oise dans le cadre du territoire stratégique de l'OIN Seine-aval, il rappelle que les 300 ha d'urbanisation du Port Seine Métropole sont conditionnés par le bouclage d' A104 et la desserte ferroviaire du Port ;
- il demande l'ajout de 2 pastilles d'urbanisation sur Epone Aubergenville et Poissy au lieu des 2 pastilles d'urbanisation conditionnée sur Freneuse ;
- il demande l'intégration de Vélizy-Villacoublay au Pôle Versailles Saint-Quentin, et celle de Conflans Achères Poissy et de la communauté de communes des 2 rives de la Seine au Pôle de Poissy ;

il demande que les périmètres et potentiels de développement soient mis en adéquation avec ceux de l'OIN Seine-aval et que l'agglomération de Mantes soit inscrite comme Pôle d'importance régionale.

7.5.2.3.5 Le Conseil général de l'Essonne

Le projet de SDRIF identifie un pôle dont le rayonnement international est à conforter et à dynamiser, le Plateau de Saclay. Deux polarités ont par ailleurs vocation à monter en puissance, Orly-Rungis et Evry/Corbeil-Essonnes, au sein d'un grand territoire d'appui, le Cône sud de l'innovation qui concentre près de 10 % des effectifs nationaux de la recherche publique et privée autour de l'économie de la connaissance.

Les Territoires d'Intérêt Métropolitain (TIM) sont organisés depuis le cœur de la métropole. Ce principe peut s'avérer réducteur quant à la reconnaissance des spécificités des territoires de la Grande Couronne ; une étude d'impact devrait apprécier les forces et les dynamiques polycentriques locales.

Cinq TIM concernent l'Essonne : « Grand Orly, Seine-amont et Plaine Centrale du Val-de-Marne », « Sénart – Melun Val-de-Seine », « Centre Essonne Seine Orge (CESO) », « Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay » et « Vexin Français, Oise Pays de France, Vallée de Chevreuse et Gâtinais Français, Bocage Gâtinais, Brie et Deux-Morin ».

La majorité du département est couverte par au moins un TIM, mais deux secteurs géographiques d'étendue limitée sont situés en-dehors des TIM : celui du Val d'Yerres et celui correspondant à la vallée de la Renarde. Le Conseil général demande que les territoires du Pôle d'Orly et du plateau de Saclay constituent des TIM à part entière, que le nord du département soit intégralement couvert par des TIM, et que la moitié sud de l'Essonne bénéficie d'un TIM spécifique et non pas un TIM commun à l'ensemble des territoires des Parcs Naturels Régionaux (PNR)

Les 3 CDT sont ceux de Paris Saclay, Orly et Sénart.

Le Centre Essonne Seine Orge, reste à ce stade - à l'exception du territoire de la Communauté d'agglomération Les Portes de l'Essonne -, hors du champ des CDT de l'Etat, alors même qu'il contribue activement aux fonctions de la métropole polycentrique: préfecture et centre administratif, centre universitaire et culturel, centre hospitalier sud-francilien, pôle d'innovation et de la recherche (Génopole), grand stade de rugby, reconversion du site de la base aérienne 217, projet Val Vert, etc.

7.5.2.3.6 Le Conseil général des Hauts-de-Seine

Le projet de SDRIF compromet le Plan de renouveau de La Défense.

Il ne prend pas suffisamment en compte les politiques du département pour répondre aux enjeux du territoire ainsi que les projets de CDT :

- La Défense ;
- Val-de-Seine ;
- GPSO validé par l'Etat et les collectivités ;
- Vallée scientifique de la Bièvre et aval Plateau de Saclay.

Les projets de TIM ne prennent pas suffisamment en compte la diversité des enjeux dans leurs territoires.

7.5.2.3.7 Le Conseil général de Seine-Saint-Denis

Le projet de SDRIF identifie bien les enjeux de développement du 93 et ses projets : réseau de polarités ; redynamisation des zones industrielles; TIM des secteurs du Bourget, de Roissy, de Plaine Commune, de Bobigny et du Cœur de Noisy-le-Grand.

Il faut prendre en compte les projets de territoire : la localisation des projets de développement économique est trop concentrée sur la Plaine Saint Denis et au nord de Roissy ; pas assez sur Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous- Bois.

Il faut prendre en compte les projets des collectivités et des CDT :

- Projets de développement économique sur le territoire du canal de l'Ourcq à Clichy Montfermeil ;
- Grand Roissy : mieux dégager les objectifs prioritaires : desserte, formation, structuration spatiale organisée ; développement de la ville aéroportuaire, maintien du site PSA, maintien de l'activité agricole, développement touristique
- Plaine Saint-Denis : développement du secteur nord de Plaine commune ; nouvelles filières économique ; multifonctionnalités des voies d'eau notamment pour le transport des marchandises;
- Vallée de la Marne : développement économique à valoriser ;
- périmètre du TIM à élargir au périmètre du CDT avec une meilleure identification du rôle de Noisy- le-Grand et du secteur des Hôpitaux de Neuilly- sur-Marne ;

la segmentation du CDT Est dans plusieurs TIM ne permet pas une bonne prise en compte des enjeux.

7.5.2.3.8 Le Conseil général du Val-de-Marne

Le projet de SDRIF identifie, pour le Val-de-Marne, 3 territoires d'intérêt métropolitains (TIM) : « la Vallée de la Marne » ; « Grand Orly, Seine-Amont et Plaine centrale du Val-de-Marne » et « la Vallée de la Bièvre aval, Plateau de Saclay » et 8 secteurs prioritaires : Val-de-Fontenay, voie de desserte orientale, Grand Orly, Grandes Ardoines, Ivry Confluence, Plaine centrale du Val-de-Marne et Créteil, Plaine de Montjean, Vallée de la Bièvre – Campus Sciences et santé, mais qu'il pourrait légitimement créer un TIM spécifique au pôle d'envergure internationale du « Grand Orly » de 320 000 habitants et 173 000 emplois qui rayonne bien au-delà de son propre périmètre et représente l'un des principaux poumons économiques du sud francilien intégrant les communes concernées du Val-de-Marne et du Nord Essonne.

Le projet spatial régional oublie parmi les « pôles d'importance régionale », les pôles de la SILIC (1 million de m² à terme) et des Ardoines (2,8 millions de m²).

Le périmètre du Cône Sud se doit d'intégrer l'ensemble de la Seine-Amont ainsi que Créteil. Dans la partie sur « le cône sud de l'innovation » ajouter le projet d'incubateur pépinière hôtel d'entreprises (IPHE) à Vitry-sur-Seine en lien avec un réseau d'entreprises innovantes notamment dans les éco-activités et les biotechnologies à proximité du plus gros laboratoire privé de la région (Sanofi-Aventis).

7.5.2.3.9 Le Conseil général du Val d'Oise

Le territoire Argenteuil-Bezons et celui de la Vallée de Montmorency doivent être reconnus comme un TIM, articulé avec l'axe La Défense / Gennevilliers / Pleyel / Le Bourget

Le Conseil général déplore la configuration des TIM. Ils entrent en conflit avec les CDT valdoisiens à fort potentiel de développement (Persan-Beaumont, le Grand Roissy, le Vexin Français et Confluence).

Les CDT ont fait l'objet de concertation pour faire émerger des projets de territoire aboutis, et ne demandent plus qu'à être mis en œuvre. Le SDRIF ne reprend que certains projets inclus dans les CDT et non pas tous les projets labellisés dans le cadre du Grand Paris.

Le Conseil général est attaché à la réalisation du projet de port d'Achères-Paris Seine Métropole,- projet structurant du CDT Confluence Seine Oise- et à la réalisation des projets d'infrastructures indispensables à la vocation internationale du futur port alors qu'il est soumis à des conditions restrictives et contradictoires.

Le Conseil général réaffirme l'importance d'un réseau d'universités pour une région capitale et plus particulièrement de celle de Cergy-Pontoise tant pour l'avenir des jeunes Franciliens que pour la place de la région dans le contexte économique mondial. La place faite à la question de la formation professionnelle, à l'université, à la recherche et au développement des filières économiques par cluster doit être valorisée.

L'implantation du Dôme - Aréna de Sarcelles n'est pas spécifiée.

Europacity n'est pas évoqué de manière explicite alors qu'il s'agit du projet d'investissement privé le plus important d'Ile-de-France pour les dix ans à venir.

7.5.2.3.10 La CCIP

Le projet du SDRIF est fondé sur une politique d'aménagement régional polycentrique autour de territoires d'intérêt métropolitains (TIM), rejoignant la vision adoptée par les CCI de région Paris Ile-de-France en 2007 en faveur d'un développement régional organisé autour de territoires économiques majeurs (TEM), qui réserve une place déterminante à Paris dans son rôle de catalyseur du développement francilien.

7.5.2.3.11 La CRMA et les CMA

Il serait intéressant d'ajouter le pôle d'Orly-Rungis et de favoriser le maintien des activités productives sur le territoire du Grand Orly,

7.5.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

7.5.3.1 Sur la stratégie du développement de la Région

1. Les observations du public font état d'une demande de vision partagée Etat-Région sur le développement de l'Ile-de-France avec des études et données se basant sur la réalité de 2013.

Question de la commission d'enquête

Quel a été le dispositif de travail avec l'Etat et comment ont été actualisés les éléments de 2008 ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF est élaboré par la Région Ile-de-France en association avec l'Etat (article L.141-1 du Code de l'urbanisme). Cette association se traduit par la participation des représentants de l'Etat en région au sein de toutes les instances du dispositif de révision du SDRIF :

- **le comité de pilotage**, instance de décision politique, réunissant le Président de la Région Ile-de-France, le Préfet de région, le Président du CESER ;
- **le comité de pilotage élargi**, instance d'échanges politiques, réunissant le Président de la Région Ile-de-France, le Préfet de région, le Président du CESER, les présidents des départements et des chambres consulaires régionales, le Président de l'AMIF, le Président de Paris Métropole ;

- **le comité technique**, instance de décision technique, réunissant la DRIEA (avec l'appui de la DRIEE et DRIA AF), la direction de la planification de la Région (DPASM), l'IAU, le CESER.

En outre, la Région a souhaité associer un pré-rapporteur du Conseil d'Etat tout au long de la révision. Ceci permet d'anticiper les éventuelles instabilités juridiques en amont de la transmission du projet adopté, au Conseil d'Etat qui sera chargé de donner un avis sur le projet en vu de son approbation par décret.

Enfin, l'Etat, à travers son « porter à connaissance stratégique » (PAC) et ses notes d'enjeux, contribue activement à l'élaboration du nouveau projet de SDRIF.

La mise à jour des éléments de 2008 s'est effectuée par l'intermédiaire des documents transmis par l'Etat dont le PAC stratégique et les notes d'enjeux contenant l'ensemble des projets et dispositions nationales (lois Grenelle, loi relative au Grand Paris, loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche notamment) actualisées à intégrer dans le nouveau SDRIF. De même, la Région, dans la communication (CR71-11) présentée au Conseil régional en septembre 2011, précise que « *Le SDRIF adopté en septembre 2008 constitue le socle de la révision, négocié et partagé avec de nombreux acteurs locaux. Les enjeux territoriaux, les objectifs et les principes d'aménagement ont été validés en 2008 et n'ont pas été remis en cause.* » Cela induit également que la mise à jour des éléments de 2008 qui sera effectuée via le travail technique, ne devra pas modifier ni l'économie générale ni la philosophie du SDRIF adopté en 2008. Le projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012 a bien été construit sur la base du socle de 2008 en confortant les avancées positives permises par le projet de 2008 mais en améliorant les points qui le nécessitaient.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

2. Ce Schéma ne répond pas aux besoins des habitants en matière d'équipements collectifs et de travail. Le souhait exprimé dans les intentions de rééquilibrage Est-ouest n'apparaît pas. La partie rurale du Sud de l'Ile-de-France, Yvelines, Essonne et Seine-et-Marne, se sent aussi oubliée dans le schéma proposé.

Question de la commission d'enquête :

Quel a été le dispositif d'étude et de validation des besoins des habitants de l'Ile-de-France ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Pour réviser le SDRIF, la Région s'est appuyée sur de nombreuses données et études réalisées en partenariat avec les services de l'Etat concernés (la DR Insee Ile-de-France, la DRIEA, la DRIEE, la DRIAF, la DRIHL et la DIRRECTE) et ceux de la Région associés à l'expertise de l'IAU-îdF. Elles ont été publiées et sont disponibles en ligne aussi bien sur le site de la DR Insee que sur celui de l'IAU-îdF. Ces études offrent ainsi une vision actuelle des caractéristiques des Franciliens et de l'Ile-de-France, concernant des domaines variés, tels que l'habitat et le logement, le développement économique ou encore les populations et modes de vie etc. Le thème 3.1 « cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030 » précise les contenus de cet état des lieux et les choix stratégiques qui en ont découlés.

Outre cette expertise, les choix ont été corroborés par la concertation citoyenne : d'une part, les démarches organisées entre 2004 et 2008 ont permis d'aboutir au projet de 2008 qui constitue le socle du projet de SDRIF actuel ; d'autre part, les dispositifs déployés depuis 2010 (conférence territoriale régionale, tables rondes citoyennes, etc.) ont permis de solliciter à de multiples reprises la population. A ce titre, le chapitre premier du fascicule « vision régionale » témoigne des aspirations exprimées par les Franciliens.

L'ensemble de la démarche de concertation est détaillée dans le bilan de la concertation préalable à l'enquête publique joint au dossier d'enquête. Par ailleurs des éléments complémentaires ont été apportés sur ce sujet dans les réponses au thème 2 (concertation).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

3. *Des éléments de renforcement des coopérations interrégionales, Grand Gâtinais et utilisation des plateformes aéroportuaires de Vatry et Beauvais par exemple, n'apparaissent pas.*

Question de la commission d'enquête :

Les structures interrégionales ont-elles participé aux réflexions ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF est un schéma francilien, dont la portée juridique ne vaut que dans les limites administratives de la région Ile-de-France. Cependant, certaines dynamiques à l'œuvre sur le territoire francilien, (notamment dans le champ des échanges et des mobilités) nécessitent de prendre en considération un territoire qui s'étend au-delà des limites régionales. A ce titre, de nombreuses réflexions sont menées dans un cadre interrégional. Tout d'abord, l'institution d'une conférence des Présidents de régions du Bassin parisien (C8) permet de produire une vision partagée d'un espace de vie de 25 millions d'habitants et d'élaborer des réflexions communes dans des domaines tels que le transport logistique, la recherche et l'innovation ou encore l'environnement. Une stratégie de développement équilibrée et durable des huit régions du Bassin parisien a d'ailleurs été définie dans un document cadre de référence stratégique intitulé « Perspectives Bassin Parisien » qui permet à la fois d'éclairer les décisions des Conseils régionaux et de mettre en œuvre leurs orientations stratégiques.

En outre, un dialogue permanent est établi entre les huit Présidents de régions, et ce afin de rendre cohérentes les ambitions portées par le Schéma Directeur à l'échelle du Bassin parisien. Des projets d'envergure tels que l'Axe Seine et la ligne à grande vitesse Paris-Normandie, les continuités écologiques majeures à l'échelle du Bassin parisien, l'approvisionnement en matériaux ou encore avec l'engagement d'une démarche inter-parcs naturels régionaux sont l'occasion d'un renforcement de ce dialogue et de cette coopération.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Les objectifs de réduction de consommation de l'espace agricole n'atteignent pas ceux qui sont fixés par la loi Grenelle 2.

Question de la commission d'enquête

Comment et à partir de quelles réflexions a été fixé l'objectif de réduction des consommations des terres agricoles ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les hypothèses quantitatives qui sous-tendent l'objectif de limitation de la consommation de nouveaux espaces sont explicitées dans les réponses aux thèmes 3.1 et 3.3.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Ce Schéma ne prend pas en compte les protections des espaces naturels et la réduction des pollutions.

Question de la commission d'enquête

A partir de quelles réflexions ont été fixés l'objectif de réduction des consommations des espaces naturels et la réduction des pollutions ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les objectifs de réduction de consommation des espaces agricoles et naturels ainsi que de réduction des pollutions ont été définis en respect du cadre réglementaire en la matière (notamment L 110, L.141-1 et suivants du Code de l'urbanisme et Code de l'environnement). Le raisonnement relatif à la consommation de l'espace a été précisé en réponse aux questions posées dans le thème 3.3 dédié.

Le SDRIF étant porteur de la transition de l'aménagement régional à travers un projet d'aménagement durable, il intègre de fait des objectifs ambitieux en termes de protection de l'environnement et

d'amélioration du cadre de vie des Franciliens. La cohérence et la pertinence de ces objectifs avec les orientations du SDRIF ont pu être vérifiées à travers l'évaluation environnementale qui a permis de les conforter et de les renforcer notamment ceux relatifs à la biodiversité, au climat, à la réduction de l'exposition des populations aux risques et nuisances, et à la préservation des ressources.

La réponse à cette question n'emporte pas modification dans le document.

Les observations du public font également apparaître des demandes solidaires pour les déplacements, péage gratuit sur A10 à partir de l'échangeur de Dourdan et révision des tarifs de péage sur l'A4.

Questions de la commission d'enquête

Un examen de ces situations et d'autres comparables a-t-il été conduit ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La tarification du péage des autoroutes ne relève pas de la compétence du SDRIF mais de celle des concessionnaires qui gèrent ces infrastructures.

Par ailleurs, la place de l'automobile dans la politique de la Région pour l'amélioration de la mobilité en Ile-de-France et les réformes tarifaires dont les transports Franciliens sont développées dans la réponse au thème 5 et dans le mémoire en réponse à la commission d'enquête publique du PDUIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modification dans le document.

7.5.3.2 Sur le développement du cœur de métropole

Les observations du public sur le rôle et le développement du cœur de métropole sont peu nombreuses et portent essentiellement sur la dégradation du cadre de vie liée à la densification et à la nécessaire augmentation de la qualité des transports collectifs.

Question de la commission d'enquête

Une analyse a-t-elle été faite sur le cadre de vie qui résulterait de la densification du cœur de métropole ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le cadre de vie a été au cœur des préoccupations tout au long de la concertation menée pour la révision du SDRIF, et ce pour la première fois dans un document de planification. C'est pourquoi, le SDRIF distingue les niveaux régional et local, afin de mettre en exergue l'impact de la planification à l'échelle régionale sur le cadre de vie à l'échelle des territoires du quotidien.

Compte-tenu de la diversité des situations urbaines qui constituent le cœur de métropole, le projet de SDRIF donne la priorité à la densification au travers de règles simples qui permettent de moduler les efforts selon que l'on se situe dans les territoires identifiés comme déjà très denses (plus de 220 logements par hectare), dans les secteurs de l'agglomération centrale dotés d'importants espaces mutables et où la desserte par les transports collectifs est appelée à se renforcer, et ce sans préjuger des formes urbaines qui seront adoptées localement (cf. thème 3.3).

Des analyses ont été menées pour vérifier que les hypothèses quantitatives en matière de densification et de construction de logements sont soutenables et correspondent aux capacités d'accueil et de réceptivité des territoires.

La question du développement soutenable implique une densification des espaces déjà urbanisés afin de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles. Les planifications antérieures étaient basées sur un modèle polycentrique autour de l'agglomération parisienne et du développement des villes nouvelles. Le projet de SDRIF donne la priorité à un développement plus compact. Cela implique la densification de l'existant et une attention particulière aux bassins de vie et aux pôles urbains qui constituent le cœur d'agglomération.

Enfin, le projet de SDRIF s'efforce également de donner les conditions d'une amélioration du cadre de vie, corolaire indispensable à la densification, en plaçant au cœur de ses réflexions les questions environnementales, de santé, d'équipements et de services publics, de forme urbaine, de mixité sociale et fonctionnelle, de transports par exemple.

Par ailleurs des éléments complémentaires ont été apportés sur ce sujet dans les réponses au thème 3.3 (densification – consommation foncière) et au thème 5 (transports).

La réponse à cette question n'emporte pas modification dans le document.

Les structures intra-muros de distribution pour le fret, d'espaces de maraîchages pour l'approvisionnement et la conservation des espaces verts du cœur de métropole vont avoir tendance à disparaître.

Question de la commission d'enquête

L'importance de ces disparitions a-t-elle été évaluée et son impact sur le cadre de vie a-t-il été estimé ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF planifie la constitution d'une trame verte d'agglomération, avec une double fonction, à la fois récréative et écologique. Il s'appuie pour cela sur le Schéma régional de cohérence écologique qui a dressé un état des lieux précis et fixe des objectifs en matière de préservation et de restauration des continuités écologiques spécifiquement pour le cœur d'agglomération. Les continuités les plus sensibles ou les plus vulnérables sont représentées sur la CDGT (espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes).

Enfin, les orientations réglementaires garantissent l'intégrité des bois et forêts de plus de 0,5 hectares dans le cœur de métropole, la pérennité de la vocation des espaces verts publics existants, cartographiés ou non, et le maintien ou la création de continuités sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et de leur fonctionnement.

De même,, le projet de SDRIF planifie la préservation d'une trame de distribution en cœur d'agglomération. Cela se traduit notamment par l'identification de sites multimodaux sur la CDGT, dont les terrains d'emprise affectés à la logistique (ports, infrastructures ferroviaires, sites multimodaux) doivent être conservés à ces usages.

La réponse à cette question n'emporte pas modification dans le document.

7.5.3.3 Les territoires en limite du cœur d'agglomération

Les projets en limite de cœur d'agglomération sont, sur le principe, acceptés, mais des exigences sont formulées sur l'appellation le redécoupage et le renforcement du rôle de ces pôles, ou sur une limitation de l'ambition exprimée pour mieux prendre en compte les caractéristiques des territoires d'accueil de ces projets.

Le plateau de Saclay

Les observations sont partagées sur l'importance du développement du plateau de Saclay. Pour certaines, son développement est à limiter au campus scientifique.

Une mise en synergie avec la zone d'activités de Courtaboeuf est à rechercher. Les modifications apportées au projet du Grand Paris express sont à prendre en compte.

Question de la commission d'enquête

Quelle est la position de la Région sur ces trois observations, limitation du projet de Saclay au campus scientifique, mise en synergie avec la ZA de Courtaboeuf, et prise en compte des modifications du GPE ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF identifie le plateau de Saclay comme un secteur à enjeux du TIM « Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay » pour ce qui concerne sa partie sud, dont la vocation scientifique doit être confortée autour de Paris 11 et des grandes écoles existantes. Les enjeux de ce secteur sont non seulement scientifiques, mais aussi urbains (offrir les fonctions urbaines nécessaires au cadre de vie, densifier autour des gares, intégrer les espaces ouverts) dans le cadre d'un maintien des espaces agricoles viables économiquement et de la création de liaisons vertes entre le plateau et la vallée.

Le Schéma du Grand Paris express intégré au SDRIF est conforme au Schéma présenté par le Premier Ministre à l'occasion de son discours sur le Nouveau Grand Paris. La desserte du plateau de Saclay par la future ligne 18 est bien prévue dans ce Schéma d'ensemble, repris dans le fascicule « mise en œuvre ». Les modifications dans le texte seront apportées, telles que proposées dans le thème 5 relatif aux transports.

L'installation sur le plateau de Saclay de pôles de recherche et de grandes écoles ne peut se concevoir sans réflexion sur la complémentarité et la mise en réseau des structures et des filières, pour contribuer au dynamisme économique du cône sud de l'innovation et de l'Ile-de-France. Cette dynamique doit bénéficier plus localement aux parcs d'activité comme celui de Courtaboeuf. La ligne TCSP Les Ulis-Courtaboeuf-Massy contribuera à l'ancrage de Courtaboeuf au pôle scientifique et technologique de Massy.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document (cf. thème 5).

Le pôle d'Orly

Le pôle d'Orly est un territoire à fort enjeu pour lequel les conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne demandent la création d'un TIM spécifique.

Question de la commission d'enquête

Quelle est la position de la Région sur

- la création d'un TIM Grand Orly ?

- l'inscription des Grandes Ardoines comme pôle de développement économique ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF identifie le Grand Orly comme l'un des secteurs à enjeux du TIM « Grand Orly, Seine-amont et Plaine Centrale du Val de Marne ». D'une part, c'est à l'échelle des TIM que le projet de SDRIF préconise de réduire les disparités territoriales et de maintenir l'attractivité du territoire en favorisant la densification et en améliorant la qualité urbaine et environnementale. D'autre part, le Grand Orly s'inscrit pleinement dans les enjeux du TIM qui doit concilier renouvellement urbain, développement des secteurs innovants et maintien d'un tissu industriel et productif.

Le secteur des Grandes Ardoines est déjà identifié comme un secteur à enjeux du TIM « Grand Orly, Seine-amont et Plaine Centrale du Val de Marne », dans lequel il s'agit notamment de soutenir les activités productives et de faire émerger un pôle des biotechnologies. Il est cependant proposé de représenter Les Ardoines en pôle d'importance régionale sur la carte du projet spatial régional figurant page 49 et en « gare génératrice d'intensification » sur la carte « Relier – structurer : Une région plus connectée et plus durable », page 57 du fascicule « Défis, projet spatial régional objectifs ».

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront tous pris en compte dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » :

- Sur la carte du projet spatial régional figurant page 49, Les Ardoines pourraient être représentées en pôle d'importance régionale.
- Sur la carte « Relier – structurer : Une région plus connectée et plus durable », page 57, Les Ardoines pourraient être représentées en « gare génératrice d'intensification ».

Le Bourget

Question de la commission d'enquête

Quel est le point de vue de la Région sur l'inscription du Bourget comme pôle mixte culture, commerce, loisirs ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le pôle du Bourget ne se résume pas à un projet commercial, culturel et de loisirs. Avec son aéroport et la desserte dont il bénéficiera en 2030, c'est un pôle d'importance régionale, qui offre des potentiels de développement et permet à la fois un rééquilibrage, un renouveau dans l'activité économique et une réduction des flux. Il est identifié comme un secteur à enjeu du TIM Grand Roissy. L'implantation d'un tel équipement devra néanmoins s'analyser en lien avec la Cité de l'Air et de l'espace. Elle ne devra pas obérer la recherche de synergie entre les différents projets sur le territoire du Grand Roissy, garante du développement de ce territoire d'intérêt métropolitain.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » :

- Le projet porté par la ville du Bourget pourrait être représenté sur la carte des équipements en projet figurant page 143 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » en faisant apparaître le caractère mixte des équipements prévus.

Le pôle de Roissy

Pour le pôle de Roissy, les observations demandent de limiter l'urbanisation autour de la plateforme pour réduire les nuisances et maintenir sa capacité de développement.

Question de la commission d'enquête

Position de la Région pour la limitation de l'urbanisation autour de Roissy ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Pour la Région, la préservation des espaces agricoles et la lutte contre l'étalement urbain autour de la plate-forme aéroportuaire sont une priorité à concilier avec le développement de l'attractivité du territoire et la réduction des nuisances. Cela passe par une meilleure organisation du très important développement urbain de ce secteur, qui conduit actuellement à une trop forte consommation d'espaces agricoles, faute notamment d'absence de cohérence et de régulation des projets d'aménagement à l'échelle du TIM du Grand Roissy.

C'est pourquoi le projet de SDRIF fixe un objectif de deux tiers de l'offre en densification et un tiers de l'offre en extension pour ce qui concerne les zones d'activités économiques, et a pris le parti de polariser le développement dans les secteurs bien desservis à proximité immédiate de la plate-forme aéroportuaire, et de préserver les espaces agricoles, notamment au nord et à l'est de la plate-forme.

Par ailleurs, la multiplicité des CDT dans le territoire du Grand Roissy ne favorise pas la limitation de la consommation d'espace. Il serait préférable que les projets du territoire hors CDT, soient analysés dans leur ensemble, notamment afin de prendre en compte la limitation de la consommation d'espaces agricoles.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront faits sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) et dans les orientations réglementaires :

Il est proposé que les développements des sites à vocation de logistique soient conditionnés à une desserte multimodale (Goussainville et Tremblay-en-France).

Le texte des orientations réglementaires relatives aux secteurs d'urbanisation conditionnelle sera ajusté en conséquence.

Le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines

Questions de la commission d'enquête

Quelles réponses seront apportées à la demande d'inscription comme pôle d'importance régionale de Saint-Quentin en Yvelines, comme les autres villes nouvelles, et à la reconnaissance comme pôle de recherche et d'innovation ?

Quelle sera la position de la Région concernant la demande de conservation du site de la Minière dans son intégralité comme site naturel ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Saint-Quentin-en-Yvelines est un pôle d'importance régionale et figure déjà en tant que tel sur la carte du projet spatial régional p. 49 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs ». Le projet de SDRIF reconnaît également Saint-Quentin-en-Yvelines en tant que pôle de rayonnement international à conforter et dynamiser, polarité de recherche et d'innovation de haut niveau à structurer.

L'urbanisation partielle du secteur de La Minière est en réflexion dans le cadre de l'opération d'intérêt national du Plateau de Saclay. Elle sera continue au grand pôle de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines, à proximité du site de Satory qui fait l'objet d'un projet de développement au nord du secteur, et du plateau de Saclay qui fait l'objet d'une protection de ses espaces naturels et agricoles à travers la définition d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF). Le projet de SDRIF limite son urbanisation et prévoit la préservation de 2 300 hectares de terres agricoles. Son urbanisation éventuelle devra être exemplaire (écoquartier, qualité énergétique, et intégration paysagère) pour permettre son intégration environnementale (cf. p. 208 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »).

La réponse à cette question n'emporte pas modification dans le document.

Le pôle de Marne-la-Vallée

Questions de la commission d'enquête

Position de la Région sur la demande d'inscription de Marne-la-Vallée comme pôle de développement polycentrique et comme territoire stratégique ?

Compte tenu de l'importance de son centre d'affaires et de sa reconnaissance de cœur de cluster dans le CDT, position de la Région pour cette demande que Noisy-le-Grand occupe une place stratégique au sein du SDRIF ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Marne-la-Vallée est un pôle d'importance régionale et figure déjà en tant que tel sur la carte du projet spatial régional, p. 49 du fascicule « Défis, projet spatial régionale, objectifs ».

Noisy-Champs est également un pôle régional, représenté comme tel sur la carte du projet spatial régional. De même que Val de Fontenay, la Cité Descartes, le Val d'Europe, Noisy-le-Grand est reconnu par le projet de SDRIF comme un pôle de développement dont le potentiel métropolitain sera conforté dans un but de rééquilibrage régional, et pour confirmer la redynamisation de l'est francilien, et un atout pour l'attractivité de ce territoire.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Le pôle de Sénart

Demande d'être identifié comme pôle régional et des corrections ponctuelles d'urbanisation pour être en concordance avec les projets développés sur le carré Sénart, Savigny-le-Temple et Melun.

Question de la commission d'enquête

Quelle position de la Région sur ces différents points ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La ville nouvelle de Sénart est une OIN dont le développement n'est pas terminé. Elle recèle un potentiel foncier et une constructibilité considérable. Les projets de transports en font un territoire métropolitain attractif, à conforter en préservant l'écosystème et le patrimoine paysager remarquable.

Dans le projet spatial régional, le projet de SDRIF retient Sénart associé à Melun Val-de-Seine comme TIM, notamment grâce à ses importantes capacités d'urbanisation et à sa position stratégique à l'entrée sud-est de la métropole francilienne. Le projet de SDRIF exprime aussi tout l'intérêt d'une gare d'interconnexion TGV à Lieusaint-Sénart pour le développement du territoire et son inscription dans les échanges d'échelle nationale.

Le projet de SDRIF reconnaît en outre Sénart comme pôle à renforcer par des activités, services et équipements nouveaux. Il fera l'objet d'une attention particulière dans une logique de rééquilibrage. C'est également déjà un pôle de rayonnement international à conforter et dynamiser, à faire monter en puissance, et offrant un potentiel de développement permettant à la fois un rééquilibrage, un renouveau dans l'activité économique et une réduction des flux. C'est une polarité de recherche et d'innovation de haut niveau à structurer, un pôle d'appui valorisé par le développement de Villaroche pour des activités de haute technologie en lien avec le pôle de compétitivité Astech.

Concernant le RER D, le Schéma directeur du RER D a été voté en 2009 pour de premières mises en œuvre dès janvier 2014 (cf. thème n°5). Il permettra d'améliorer sensiblement la desserte du territoire.

Concernant l'allée royale, il s'agit d'une propriété régionale gérée par l'agence des espaces verts de la Région Ile-de-France, qui relie sur six kilomètres les forêts de Rougeau et de Sénart. Le projet de SDRIF vise à conforter son rôle en faveur de la circulation des espèces en travaillant sur ses lisières et en veillant à une bonne coordination avec les projets mitoyens (p. 197 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »).

Concernant les secteurs d'urbanisation préférentielle localisés à Savigny-le-Temple et Nandy, sur le plateau agricole de Rougeau-Bréviande, le projet de SDRIF inscrit une continuité écologique entre les massifs forestiers de Rougeau et Bréviande. L'urbanisation de ce secteur devra prendre en compte la préservation de ces continuités écologiques. Il reviendra au SCOT de Sénart en cours d'élaboration de déterminer l'ouverture à l'urbanisation ou non des secteurs d'urbanisation préférentielle. Le projet de SDRIF vise également à mettre en valeur et permettre le maintien d'une agriculture péri-urbaine fonctionnelle et économiquement viable, notamment par le soutien aux projets agri-urbains.

De manière générale, les massifs forestiers de Sénart s'inscrivent dans la Trame verte et bleue, à l'articulation entre l'arc boisé constitutif de la Ceinture verte de Sénart à la forêt de Ferrières à l'est, et de l'axe de la vallée de la Seine jusqu'à la forêt de Fontainebleau au sud-est, qui constitue un ensemble écologique majeur à l'échelle régionale.

Concernant le projet de franchissement de la Seine, le projet de SDRIF indique un principe de liaison. Il revient au maître d'ouvrage et gestionnaire de la voirie de décider de mener les études techniques nécessaires afin de vérifier les modalités de réalisation ainsi que le choix du meilleur tracé.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

Il sera ajouté un deuxième franchissement en aval de Melun, entre Boissise-le-Roi et Boissise-la-Bertrand.

Par ailleurs, il sera précisé dans le territoire d'intérêt métropolitain que ce projet devra veiller à la préservation de l'environnement (p.197 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »).

Le port de Paris, Achères et Dammarie-les-Lys

Question de la commission d'enquête

Quelle est la position de la Région sur les demandes pour la confluence Seine-Oise qui comprend le port d'Achères et sa desserte fluviale et autoroutière par A104 ? Et pour Dammarie-les-Lys ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Confluence Seine Oise est identifié par le projet de SDRIF comme TIM, en raison des projets d'infrastructures nécessaires à la satisfaction des besoins métropolitains dont il fait l'objet (port Seine Métropole, canal Seine Nord), et des vastes espaces ouverts et naturels dont il dispose, à commencer par la vallée de la Seine.

Le projet de SDRIF prévoit explicitement le port d'Achères Seine Métropole, la réalisation du canal Seine Nord, et la réalisation des dessertes fluviales, ferroviaires et routières dont il est tributaire. Le projet de SDRIF a inscrit 300 hectares de secteurs d'urbanisation conditionnelle subordonnée à une vocation de port fluvial, à l'amélioration de la desserte routière (prolongement de la Francilienne – A104 – entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval), à une desserte ferroviaire efficace du port par la ligne Serqueux-Gisors et la plate-forme de triage d'Achères (Achères-Grand Cormier), et au maintien de la Trame verte et bleue remarquable de la boucle d'Achères (ZNIEFF et continuités écologiques).

Concernant Dammarie-les-Lys, le projet de SDRIF distingue deux types de sites logistiques : les grands sites multimodaux de dimension internationale et métropolitaine en dehors du cœur de métropole, et les sites urbains à développer et préserver dans les sites fortement urbanisés menacés par la pression foncière. Cela conduit à ne représenter sur la CDGT que les grands sites et équipements multimodaux d'envergure nationale et internationale (plateformes portuaires et chantiers combinés) et les sites d'intérêt régional (grands sites logistiques, triages, grandes installations terminales embranchées) en dehors du cœur d'agglomération, et les sites multimodaux d'enjeux territoriaux en zone urbaine dense. Pour ces raisons, le port de Dammarie-les-Lys n'est pas représenté sur la CDGT.

Cependant, les orientations réglementaires visent la préservation des capacités portuaires existantes, même si elles ne sont pas représentées sur la CDGT (cf. p. 19 du fascicule « orientations réglementaires »).

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Le pôle de Poissy

Les observations relèvent la nécessité de protéger les espaces ouverts en limitant les grandes infrastructures A 104 et de préserver les zones de maraîchage.

Questions de la commission d'enquête

Les zones de maraîchage ont-elles été recensées et les dispositifs pour les protéger et les valoriser identifiés ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF a pour objectif de contenir les pressions urbaines subies par les espaces ouverts de la Ceinture verte. A ce titre, la plaine de Montesson est identifiée comme entité agricole urbaine et péri-urbaine constituant un réseau fonctionnel (Cf. carte du fonctionnement régional des espaces agricoles et forestiers, p. 159 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »). Il précise que la

plaine de Montesson est un espace maraîcher fonctionnel devant être préservé et porté en raison de sa fragilité face à l'étalement urbain (cf. p. 218).

Le territoire de Confluence Seine Oise est identifié comme territoire d'intérêt métropolitain en raison des projets d'infrastructures importants nécessaires à la satisfaction des besoins métropolitains dont il est l'objet (port Seine Métropole, canal Seine nord), et des vastes espaces ouverts et naturels dont il dispose, à commencer par la vallée de la Seine.

Tout comme Poissy, la CA des Deux Rives de Seine est intégré dans le TIM.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront faits sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

Concernant la plaine de Montesson, tout en maintenant sa vocation d'espace agricole de proximité, les secteurs d'urbanisation préférentielle pourront être ajustés.

En outre, sur le secteur des Terrasses de Pancy, il est proposé pour corriger une erreur manifeste d'inverser une pastille de densification et une pastille d'urbanisation.

Les autres demandes de pôles à valoriser

Une série de demandes diverses de création de pôles et de prises en compte de projets locaux.

Questions de la commission d'enquête

Quelles réponses peuvent être apportées à ces demandes ponctuelles ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant les demandes diverses de prise en compte des projets locaux, le projet de SDRIF ne saurait s'adapter finement aux caractéristiques locales de chaque territoire, eu égard à son échelle. Les principes de subsidiarité et de compatibilité qui régissent ses rapports avec les documents d'urbanisme locaux ont, en revanche, vocation à donner aux collectivités locales les marges de manœuvre suffisantes pour trouver une application de la règle qui ménage à la fois cette dernière et les spécificités de leur territoire.

Coulommiers est un pôle de centralité et figure en tant que tel sur la carte du projet spatial, p. 49 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs ».

Mantes pourrait être représenté comme pôle d'importance régionale sur la carte du projet spatial régional et la carte des grandes entités géographiques figurant p. 32 du fascicule « Orientations réglementaires ».

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »

Il est proposé de représenter Mantas comme pôle d'importance régionale sur la carte en p.61 du projet spatial régional. Le texte sera adapté en conséquence.

7.5.3.4 Les territoires ruraux

Pour les territoires ruraux les expressions sont moins nombreuses et portent sur les difficultés rencontrées pour l'identification des projets qui ne permet pas toujours de régler les problèmes entre communes riveraines.

Question de la commission d'enquête

Le règlement et la CDGT peuvent-ils être amendés pour répondre à ces demandes ponctuelles et à la précision souhaitée des zones à urbaniser ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant l'imprécision de la CDGT et les erreurs de positionnement de certaines pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle, ou de représentation de certains espaces verts et espaces de loisirs :

La CDGT permet d'indiquer les vocations de chaque espace représenté, telles qu'elles résultent des orientations réglementaires auxquelles la carte est étroitement subordonnée. Cette représentation est volontairement schématique et n'a pas vocation à représenter avec précision les limites de chaque espace, eu égard à l'échelle de la carte (1/150 000). Ce sont les orientations réglementaires se rattachant au figuré qui, en donnant une définition précise de cet espace, doivent permettre à la commune d'en délimiter précisément les limites, au regard de la réalité du terrain.

Ainsi, si la représentation d'un secteur sur la CDGT ne correspond pas à la nature réelle du terrain, il revient à la collectivité de faire application des orientations correspondant aux caractéristiques de ce terrain et non à la représentation schématique qui en est faite.

Dans le cas des pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, ou des secteurs à fort potentiel de densification, celles-ci expriment une localisation approximative et non une délimitation.

Concernant le manque de repérage des zones à urbaniser de certaines communes et l'absence de secteurs d'urbanisation préférentielle dans de nombreuses communes situées en dehors de l'agglomération centrale :

La localisation de pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle reflète l'existence de projets déjà bien identifiés au moment de l'élaboration du SDRIF et nécessitant d'importantes réserves foncières, puisque chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares. Aussi, la Région a tenu à permettre spécifiquement leur réalisation.

Cependant, cela ne signifie pas qu'aucune urbanisation n'est possible en dehors de ces secteurs. Le projet de SDRIF permet, au contraire, à toutes les communes situées en dehors de l'agglomération centrale de bénéficier de capacités d'extension, soit en raison de leur appartenance à l'agglomération d'un pôle de centralité, soit parce qu'elles constituent des bourgs, des villages ou des hameaux. A ces capacités peut s'ajouter un potentiel supplémentaire sur les secteurs de développement à proximité des gares.

Ces capacités d'extension, si elles n'apparaissent pas toutes sur la CDGT, ont donc vocation à permettre la réalisation des projets locaux portés par les territoires ruraux.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Le dossier manque d'ambition pour la protection des espaces verts et ne prend pas en compte les couloirs écologiques, les secteurs de densification autour des gares incompatibles avec les trames vertes et bleues et les principes d'urbanisation à deux kilomètres des gares n'est pas respecté pour près de 1000 hectares.

Questions de la commission d'enquête

Quelles réponses la Région apporte à l'ensemble de ces observations et questions ?

La marge de recul pour les espaces boisés de moins de 100 ha, qui pose des problèmes d'application, sera-t-elle maintenue ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La protection des espaces boisés et des espaces naturels est au cœur du projet de SDRIF et s'exprime au sein du pilier « préserver et valoriser » du projet spatial régional. Au travers du défi

d'anticipation des mutations environnementales, de la volonté de garantir un modèle francilien de développement durable, de divers objectifs visant à structurer les espaces ouverts à l'échelle régionale, à gérer durablement les ressources, à maintenir ou rétablir les continuités écologiques, ou encore à préserver les paysages, la Région exprime une ambition forte en la matière.

Cette ambition se concrétise par des orientations réglementaires contraignantes, imposant aux documents d'urbanisme locaux de préserver une grande partie des bois et forêts Franciliens et de leurs lisières et de restreindre très fortement les possibilités d'aménagement ou de fragmentation de ces espaces.

Les continuités écologiques qui figurent sur la CDGT sont des segments de certaines continuités d'intérêt régional ou supra-régional inscrites dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Le choix a été fait de ne les représenter que lorsqu'un conflit potentiel apparaissait au regard des projets de changement d'affectation des sols. Ainsi, la superposition d'une flèche représentant une continuité et d'une pastille représentant un secteur d'urbanisation préférentielle ne remet en cause aucun de ces deux objets mais amène à concilier les orientations qui s'y rattachent : il ne sera possible d'urbaniser le secteur concerné que dans le respect de la règle de préservation concurrente. La capacité d'extension offerte devra donc être mobilisée en évitant l'espace à préserver, dans le respect du principe de compatibilité. Il en va de même pour l'ensemble des orientations régissant les capacités d'extension.

Enfin, les secteurs d'urbanisation préférentielle et les secteurs de développement à proximité des gares offrent tous deux des capacités d'extension mais obéissent chacun à des orientations propres. La localisation des secteurs d'urbanisation préférentielle est donc indépendante de la présence ou non d'un secteur de développement à proximité d'une gare et peut donc se trouver en dehors du rayon de 2 km correspondant.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte dans le fascicule dédié aux orientations réglementaires :

L'orientation relative aux espaces boisés sera clarifiée pour :

- Affirmer le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels ;
- Permettre la mise en œuvre des dispositions légales du Code forestier et du Code de l'environnement, notamment en matière de gestion forestière durable et de défrichage encadré par décision préfectorale pour permettre la réalisation de certains projets ;
- Ajuster la règle de protection des lisières boisées pour les massifs de plus de 100 hectares.

Question de la commission d'enquête

Pour la mise en œuvre de la règle du développement des bourgs, villages et hameaux (BVH), un guide pratique va-t-il être mis au point ?

Avis et commentaires techniques de la Région

D'une part, un document d'explication des principales orientations réglementaires du SDRIF sera réalisé. D'autre part, l'IAU-IDF a publié en novembre 2009 un carnet pratique (n°2) « Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ? » qui aborde les enjeux, nombreux et souvent contradictoires de ces territoires. Ce guide fera l'objet d'une nouvelle publication.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

Quelle règle adopter lorsqu'il y a contradiction avec une règle locale approuvée par décret, PNR par exemple ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant l'articulation du SDRIF avec les parcs naturels régionaux (PNR), un travail a été mené, dès le lancement de la révision du SDRIF, pour veiller à la cohérence entre ce dernier et l'ensemble

des chartes des PNR Franciliens. Des échanges techniques ont ainsi eu lieu à plusieurs reprises, tant sur des cas particuliers signalés précisément que sur la définition des objectifs et orientations du projet, afin de s'assurer que le SDRIF ne ferait pas obstacle à l'application des règles de protection spécifiques définies par les PNR sur leurs territoires respectifs. Le fascicule « *Evaluation environnementale* » du projet de SDRIF rend compte de cet examen (p.34).

Si des cas d'incompatibilité manifeste non relevés jusqu'ici subsistaient cependant sur certaines communes identifiées, le projet de SDRIF sera ajusté en conséquence.

Dans le cas précis du Perray-en-Yvelines, cité par le syndicat mixte d'aménagement et de gestion du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, l'évaluation environnementale du projet de SDRIF relève justement un point de vigilance sur cette commune, concernant notamment la localisation d'un secteur d'urbanisation préférentielle en « périmètre paysager prioritaire ». Sur ce point, le projet de SDRIF n'est pas incompatible avec la charte du PNR, puisqu'il ne fixe aucune obligation d'urbaniser. C'est à la collectivité qu'il reviendra de faire une application des orientations du SDRIF dans le respect de la charte du PNR.

Enfin, sur la question de la compatibilité du SDRIF avec les chartes de PNR, celle-ci n'a pas été établie par le législateur, contrairement à tous les autres liens hiérarchiques que ce dernier a fixés à l'égard du SDRIF au travers du Code de l'urbanisme. Ce Code ne régissant pas explicitement les rapports entre SDRIF et chartes de PNR, alors qu'il le fait pour les SCoT et les PLU, le Conseil d'Etat a estimé, par un avis (non contentieux) rendu le 21 octobre 1997, qu'étant un document d'urbanisme, le SDRIF devait être compatible avec les chartes de PNR. Aucune confirmation législative n'est cependant intervenue depuis cette interprétation, pour clarifier le silence de la loi sur ce point.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

Les effets liés aux dépassements des capacités de stockage du projet de bassin de la Bassée ont-ils été pris en compte pour arrêter les secteurs à urbaniser ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La Bassée est un secteur à forts enjeux environnementaux et paysagers et est stratégique dans le dispositif de prévention des inondations. C'est à la fois un réservoir de biodiversité et une zone d'expansion des crues en amont de l'agglomération centrale, qu'il importe de préserver. Le secteur est protégé par une zone de protection spéciale Natura 2000.

La Région a tenu à porter une attention particulière à l'ensemble des sites Natura 2000 d'Ile-de-France, afin d'éviter un risque de dégradation de ces espaces de grande valeur écologique et patrimoniale. Cela signifie concrètement que tous les secteurs d'urbanisation nouvelle, qu'elle soit préférentielle ou conditionnelle, ont été soit localisés en dehors de ces sites, lorsque cela était possible, soit supprimés si leur nécessité n'était pas avérée. Les incidences prévisibles des secteurs d'urbanisation préférentielle, autour de l'agglomération de Montereau et dans les communes de Marolles-sur-Seine et Bray-sur-Seine, restent limitées (cf. p.123 de l'évaluation environnementale). Par ailleurs, la mobilisation des potentiels d'urbanisation offerts par le projet de SDRIF devra respecter les servitudes instaurées par les PPRI. Ces questions ont déjà été traitées par la Région dans le cadre du cahier d'acteurs soumis lors du débat public sur l'aménagement de la Bassée en 2012.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Les observations portent sur une insuffisance de prise en compte des villes centres des territoires ruraux et de leurs projets.

Questions de la commission d'enquête

Quelles démarches complémentaires sont envisageables ?

Quelles dispositions du SDRIF sont envisagées pour permettre d'adapter les projets locaux aux réalités territoriales ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Renforcer les villes-centres de l'espace rural pour structurer des bassins de vie est un objectif du projet spatial régional (cf. p. 72 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »). Le renforcement de ces pôles se traduit par des potentiels d'extension urbaine plus importants.

Concernant l'adaptation des projets locaux aux réalités territoriales, le projet de SDRIF ne saurait s'adapter finement aux caractéristiques locales de chaque territoire, eu égard à son échelle. Les principes de subsidiarité et de compatibilité qui régissent ses rapports avec les documents d'urbanisme locaux ont, en revanche, vocation à donner aux collectivités locales les marges de manœuvre suffisantes pour trouver une application de la règle qui ménage à la fois cette dernière et les spécificités de leur territoire.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Le projet de Schéma Directeur ne respecterait pas la loi MAP.

Question de la commission d'enquête

Quelles dispositions complémentaires au projet actuel sont envisageables pour mieux protéger les espaces ruraux ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Respect de la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche

La Région fait de la lutte contre l'étalement urbain, la fragmentation et l'altération des espaces agricoles un des défis majeurs du projet de SDRIF. Afin d'y répondre efficacement, il s'agit à la fois de maîtriser la consommation et l'artificialisation de ces espaces par l'urbanisation en donnant la priorité à la densification des espaces déjà urbanisés, de limiter leur fragmentation notamment par le passage des infrastructures, de préserver leur fonctionnalité et de maintenir les continuités qui les relient.

Ces principes, qui fondent les orientations réglementaires du projet de SDRIF, vont clairement dans le sens de l'objectif fixé par la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (LMAP) du 27 juillet 2010, qui vise que soit réduit de moitié d'ici 2020 le rythme d'artificialisation des terres agricoles à l'échelle nationale. C'est précisément pour contribuer efficacement à cet objectif national que le projet de SDRIF vise l'atteinte d'un ratio similaire à l'échelle régionale à l'horizon 2030.

Ce ratio ne pouvant être garanti que par une mise en œuvre effective des objectifs précités au niveau local, le projet de SDRIF fixe des orientations réglementaires fortes à l'égard des documents d'urbanisme locaux pour y parvenir : priorité à la densification de l'existant, augmentation minimale de la densité des espaces urbanisés, a fortiori dans les secteurs desservis par les transports collectifs, encadrement strict des capacités d'extension, règles fortes en matière de préservation des espaces agricoles, maintien ou rétablissement d'espaces de respiration et de liaisons agricoles.

Dispositions complémentaires pour mieux protéger les espaces ruraux

La Région participe déjà à la mise en œuvre du projet de SDRIF au travers de son association aux procédures d'évolution des documents d'urbanisme Franciliens. Elle accompagne les collectivités dans la traduction des orientations du SDRIF en amont de l'approbation des documents d'urbanisme locaux.

En dehors de la compétence qu'elle détient dans le cadre du SDRIF pour assurer au mieux la préservation des espaces agricoles, la Région mobilise également divers dispositifs de soutien spécifiques (programmes agriurbains, pôles maraîchers biologiques, dispositifs d'intervention foncière tels que les périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains et les zones agricoles protégées). Elle s'appuie, en outre, sur l'Agence des espaces verts (AEV) pour contribuer à protéger les espaces périurbains. Par ailleurs, les parcs naturels régionaux (PNR), qui représenteront à terme plus de 50 % de l'espace rural francilien, sont un puissant vecteur de lutte contre l'artificialisation des terres.

Enfin, en plus des moyens mis en œuvre par la Région, d'autres outils sont à même de répondre spécifiquement à cette problématique. Ainsi, le plan régional de l'agriculture durable (PRAD), créé en 2010 par la LMAP et approuvé en Ile-de-France en novembre 2012, vise précisément à assurer la pérennisation du foncier agricole, le maintien d'unités agricoles cohérentes et fonctionnelles,

l'accompagnement des exploitations viables, et la prise en compte renforcée de l'agriculture dans les décisions publiques. De même, la SAFER participe efficacement à la protection de ces espaces, grâce à un dispositif de surveillance et d'observation du marché foncier en Ile-de-France, aux côtés du dispositif OCEAN. Les commissions départementales de la consommation des espaces agricoles (CDCEA), créées également par la LMAP, jouent un rôle important dans le suivi des documents d'urbanisme sur cette thématique.

Tous ces outils sont présentés dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » du projet de SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

La cohérence interrégionale et la fonction fleuve

Questions de la commission d'enquête

Les transports par le fleuve, qui ne sont pas estimés suffisants dans les observations, ont-ils été bien pris en compte dans le projet pour les points soulevés ?

La dimension patrimoniale du fleuve a-t-elle été évaluée ?

La fonction interrégionale a-t-elle pris en compte les coopérations existantes et à développer ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant les transports par le fleuve, le projet de SDRIF partage expressément la volonté d'un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré (cf. p.135 du fascicule « *Défis, projet spatial régional, objectifs* »). Le fleuve étant le lieu historique d'implantation de l'industrie francilienne, le projet de SDRIF fait du réseau fluvial l'élément fédérateur de l'aménagement régional, notamment en tant que vecteur d'échanges et d'activités (p. 75). Dans ce contexte, et afin de relocaliser au mieux les activités logistiques le long de la Seine, le développement de l'Axe Seine à l'aval de Paris, la consolidation des sites portuaires d'Ile-de-France et le maintien du réseau actuel de ports urbains sont autant d'objectifs forts portés par le projet de SDRIF.

Concernant la mise à grand gabarit de la Seine entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine, trois types d'enjeux sont à concilier : une demande de transport fluvial de marchandises en développement, la prise en compte des enjeux environnementaux et notamment le rôle de réservoir de biodiversité du secteur, et la préservation de son rôle d'expansion des crues. Ce projet présente un intérêt majeur en matière de transports de marchandises, de matériaux et de transfert modal de la route vers le mode fluvial. La concertation engagée par VNF en 2012 a clairement confirmé l'intérêt de sa réalisation rapide. Dans le cadre des débats publics sur le projet d'aménagement de la Bassée, dans son cahier d'acteurs, la Région a confirmé son intérêt pour le projet. Elle a également fait valoir qu'il est également source d'impacts pour l'environnement et l'économie des territoires locaux, notamment en Seine-et-Marne. Certaines conditions sont indépassables. Il s'agit de concilier les différents enjeux économiques, environnementaux et hydrauliques. Des garanties fortes en matière de protection de l'environnement et de préservation de la biodiversité devront être apportées. Des études sont déjà engagées et devront veiller à assurer l'intégration environnementale du projet.

La dimension patrimoniale est prise en compte par le projet de SDRIF qui considère le fleuve comme l'axe historique et identitaire du paysage francilien et de son développement économique et urbain (cf. p. 74 du fascicule « *Défis, projet spatial régional, objectifs* »). Le projet de SDRIF souhaite ouvrir la ville sur le fleuve en préservant ses fonctions écologiques et paysagères. Des séquences paysagères liées au fleuve sont à mieux valoriser en termes de composition urbaine (cf. p.112). La dimension patrimoniale du fleuve est notamment prise en compte dans la trame bleue (cf. carte des continuités écologiques à l'échelle régional p.155), l'objectif de préservation de la cohérence des unités paysagères des grandes vallées urbaines et rurales (cf. carte des unités paysagères p.156) et de préservation et restauration des milieux aquatiques et humides sensibles (carte de l'eau et des milieux sensibles, p.157).

Les enjeux d'aménagement en zone inondable sont identifiés p. 165 (carte des enjeux d'aménagement en zone inondables).

La dimension interrégionale du fleuve a été pris en compte dès le début des réflexions menées dans un cadre interrégional : C8, document-cadre « Perspectives Bassin Parisien ». Le grand projet de l'Axe Seine notamment a fait l'objet d'un dialogue et d'une concertation spécifique. (cf. infra réponse à la question 5. sur la stratégie de développement de la Région).

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront faits sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) et dans le fascicule « Orientations réglementaires » :

Le projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent pourrait être représenté en principe de liaison sur la CDGT. Il serait alors nécessaire de lui associer une orientation réglementaire dans le fascicule ad hoc pour préserver, sous condition, sa faisabilité et son impact sur l'environnement.

Les TIM, les CDT et les OIN

Les observations soulèvent les incohérences des TIM avec les autres modes d'intervention et de programmation. Les périmètres, les orientations et les contenus des TIM ne prennent pas en compte certains pôles importants, des orientations du GPE, des CDT signés et des OIN.

Questions de la commission d'enquête

Quelles démarches vont être retenues pour rendre cohérents les périmètres et les contenus de ces différents modes d'intervention?

La création de nouveaux TIM est réclamée pour trois secteurs, Orly, Le Bourget et le Centre Essonne Seine Orge. Quelle suite sera donnée à ces demandes ?

Quelle suite est-il envisagé de donner à ces demandes d'intégration dans un TIM ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les TIM ont été définis pour répondre à un besoin de cohérence entre projets de territoire à une échelle intermédiaire entre celle de la Région et celle du local, afin d'éviter les effets de concurrence entre territoires (pour les projets économiques notamment), rechercher les complémentarités et les synergies et appréhender les grands enjeux d'aménagement métropolitains. C'est à l'échelle des TIM que le projet de SDRIF préconise de réduire les disparités territoriales et de maintenir l'attractivité du territoire en favorisant la densification et en améliorant la qualité urbaine et environnementale.

Les TIM ne recoupent ni les périmètres des OIN ou des CDT, ni leur objet. Les OIN permettent à l'Etat d'exercer des compétences en matière de droit du sol et de délivrer des permis de construire. Les CDT sont des outils contractuels de mise en œuvre de projets de territoire. D'autres outils, notamment de la Région, existent, à l'instar du GP3, des NQU, des chartes aménagement-transports par exemple. Les TIM ont vocation à aider à la mise en cohérence de ces dispositifs.

Il n'est pas envisagé de créer des TIM spécifiques pour Orly et le Bourget. Ces pôles aéroportuaires sont parties prenantes territoriales plus vastes, avec lesquels ils partagent des enjeux et des dynamiques.

Le projet de SDRIF identifie déjà le CESO comme TIM, p. 202 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs », chapitre 5.9 : « Centre Essonne Seine Orge : une polarité du sud francilien à conforter ».

En revanche, la carte de la géographie stratégique figurant p. 169 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » devrait être modifiée pour intégrer des territoires qui ne figurent aujourd'hui dans aucun TIM.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »

La carte de la géographie stratégique figurant p. 169 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » pourrait être modifiée pour intégrer des territoires qui ne figurent aujourd'hui dans aucun TIM. L'appellation de cette carte pourrait être modifiée.

Le pastillage des espaces urbanisés et à urbaniser

i. Les espaces déjà urbanisés

Plusieurs observations portent sur l'identification, dans les espaces à urbaniser, d'espaces pour les familles des gens du voyage sédentarisées, mais qui souhaitent conserver un mode de vie proche de la vie nomade.

Question de la commission d'enquête

Quelle est la position de la Région sur ces propositions d'ajustements réglementaires ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage impose aux communes de plus de 5 000 habitants la création d'aires d'accueil de gens du voyage. Cette compétence peut toutefois être transférée par la commune à l'EPCI à fiscalité propre auquel elle appartient.

Parallèlement à cette obligation de principe, c'est à l'échelle départementale que le dispositif d'accueil des gens du voyage est défini, concernant l'implantation précise de ces aires lorsqu'elles n'existent pas encore, leur réhabilitation lorsqu'elles existent déjà, leur capacité ainsi que les mesures complémentaires à mettre en œuvre pour répondre spécifiquement aux populations concernées. La loi prévoit l'élaboration conjointe d'un Schéma départemental d'accueil des gens du voyage par le préfet et le Président du Conseil général.

Il existe bien une nécessité de coordination de ces dispositions au niveau régional, mais celle-ci est assurée par le préfet de région, auquel la loi du 5 juillet 2000 confie précisément le soin de coordonner les travaux d'élaboration des Schémas départementaux et de s'assurer de la cohérence de leurs contenus, des durées de séjour prévues et des niveaux des droits d'usage envisagés dans les Schémas.

Quant à la problématique de l'adaptation de l'habitat pour les familles sédentarisées, c'est aux plans départementaux d'actions pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD) et aux programmes locaux de l'habitat (PLH) qu'il revient d'identifier les besoins des gens du voyage en matière d'habitat adapté et de définir des objectifs de réalisation quantifiés et territorialisés.

Qu'il s'agisse donc de l'accueil des gens du voyage comme de l'adaptation de l'habitat dans le cas de populations sédentarisées, ces problématiques ne relèvent pas de la compétence du SDRIF, telle qu'elle est prévue par le Code de l'urbanisme. Le projet de SDRIF rappelle cependant que l'objectif de construction de 70 000 logements par an doit contribuer à une meilleure prise en compte de certains publics spécifiques, et à ce titre permettre notamment le développement des aires d'accueil de gens du voyage.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

La densification des quartiers urbanisés

De nombreuses observations portent sur la densification des quartiers urbanisés et à proximité des gares. Cette densification qui s'ajoute à une urbanisation qui s'est développée au cours des dernières années est contestée parce qu'elle ne prend pas en compte la saturation des transports existants, c'est le cas du RER B avec la forte contestation sur Antony par exemple, et le

cadre de vie qui s'est constitué : zones pavillonnaires, zones protégées et espaces de respiration.

D'autres observations plus rares vont dans le sens de cette densification à proximité des gares en lien avec l'accès au transport en commun

Question de la commission d'enquête

Quelles sont les rectifications et adaptations réglementaires projetées pour répondre à ces demandes d'adaptation liées au contexte local et à la relative saturation des transports existants ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF donne la priorité à la densification, à travers un certain nombre de règles à traduire dans les documents d'urbanisme locaux (Cf. réponses au thème 3.3 relatif à la densification et à la consommation foncière).

Ces règles minimales de niveau régional, qui garantissent le maintien de la compacité du modèle urbain francilien et limitent la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, seront à adapter localement notamment en fonction des entités géographiques : les efforts seront particulièrement attendus là où la desserte par les transports collectifs est appelée à se renforcer.

Il ne revient pas au SDRIF de préjuger des formes urbaines qui seront adoptées localement. Si les tissus d'habitat individuel, qui représentaient 83% des espaces d'habitat en 2008 (source MOS), devront nécessairement participer à l'effort de densification, les collectivités et les opérateurs de l'aménagement disposeront des marges d'initiative nécessaires pour répondre aux attentes des Franciliens en termes de qualité de vie tant en matière d'habitat que de proximité des services et des moyens de se déplacer.

Par ailleurs, cette densification tient compte de la désaturation attendue notamment sur le RER B. Comme précisé dans les réponses au thème n°5 relatif aux transports et déplacements, le RER A et le RER B, connaîtront, dans le cadre du Nouveau Grand Paris et des Schémas directeurs de RER dans leurs tronçons parisiens, des diminutions de trafic significatives et des améliorations de leur qualité de service. Une croissance est à attendre sur la quasi-totalité des autres tronçons des lignes de RER et de trains, qui pourra être absorbée grâce aux réserves de capacité sur ces lignes.

S'agissant du RER B, le doublement du tunnel entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord, dont la réalisation est prévue à échéance 2030 comme indiqué dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » du projet de SDRIF, contribuera significativement à sa désaturation.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Incompatibilité entre développement projeté et réalité du terrain

Des incompatibilités du développement de l'urbanisation avec la réalité du terrain, espace boisé, zone à risques, dispositions de la loi du Grand Paris etc. La plus citée concerne la vallée de l'Yerres avec l'urbanisation autour des gares et le projet d'extension du Muséum d'histoire naturelle.

Question de la commission d'enquête

Quelles modifications seront envisagées pour prendre en compte toutes les situations concrètes énumérées ?

Quelle disposition sera proposée pour l'extension du Muséum ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant les situations concrètes énumérées

La plupart des questions soulevées reposent sur une mauvaise interprétation des orientations ou de la lecture de la CDGT du projet de SDRIF.

La représentation des différents espaces est schématique, qu'il s'agisse des aplats représentant les espaces agricoles, boisés, naturels, verts ou de loisirs, ou des micro-pastilles représentant l'espace urbanisé. Elle n'a pas vocation à représenter avec précision les limites de ces espaces, eu égard à l'échelle de la carte (1/150 000). Ce sont les orientations réglementaires se rattachant au figuré qui, en donnant une définition précise de cet espace, doivent permettre à la collectivité d'en délimiter précisément les limites, au regard de la réalité du territoire. (Ces éléments de compréhension seront précisés sur la CDGT – Cf. Thème 1 relatif à la lisibilité).

Ainsi, si la représentation d'un secteur sur la CDGT ne correspond pas à la nature réelle du terrain, il revient à la collectivité de faire application des orientations correspondant aux caractéristiques de ce terrain et non à la représentation schématique qui en est faite.

Dans le cas des pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, ou des secteurs à fort potentiel de densification, celles-ci expriment une localisation approximative et non une délimitation. Par ailleurs, si le SDRIF offre des capacités d'extension, il n'oblige en aucun cas à les utiliser, charge au document d'urbanisme de rang inférieur de fixer des règles plus contraignantes si le souhait est fait de ne pas les utiliser en totalité. La mobilisation de ces potentiels d'extension reste également subordonnée au respect des règles de préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, mais aussi des servitudes qui peuvent s'imposer aux documents d'urbanisme locaux indépendamment du SDRIF (zones à risques, sites classés, etc.).

Concernant l'extension du Museum à Brunoy

Le SDRIF n'est pas opposable aux autorisations individuelles d'urbanisme, et ne détermine pas directement la constructibilité des terrains, celle-ci relevant du plan local d'urbanisme de la commune ou de la structure intercommunale, qui devra être rendu compatible avec le SDRIF quand il sera approuvé.

En revanche, il donne, dans ses orientations générales, la définition de certains types d'espace à protéger (agricoles, boisés, naturels), ces règles de préservation valant pour tous les espaces ainsi définis. La CDGT ne fait que représenter approximativement ces espaces, dont la délimitation précise revient à la collectivité au regard de la réalité de son territoire et des règles du SDRIF caractérisant ces espaces. Le PLU doit ensuite traduire ces règles par un zonage et des dispositions réglementaires appropriées.

En l'espèce, la CDGT du projet de SDRIF adopté en 2008 représentait un espace boisé sur le secteur du Museum d'histoire naturelle à Brunoy, figuré ayant disparu dans le document arrêté en 2012. Il s'agit vraisemblablement d'une erreur matérielle qu'il est proposé de corriger en le rétablissant.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront faits sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

Les erreurs matérielles seront corrigées. A ce titre, la représentation du secteur correspondant à l'extension du muséum à Brunoy sera ajustée.

La zone de Briis-sous-Forges inscrite sur la CDGT, présente un fort potentiel de densification. Elle est située près de la gare autoroutière de l'A10. Les élus et des particuliers demandent sa confirmation. Une observation souhaite son annulation. Le maire propose qu'un front urbain régional vienne délimiter cette zone afin de garantir la protection des plaines voisines.

Question de la commission d'enquête

Quelle suite est-il envisagé de donner au devenir de cette pastille de densification et au front urbain régional demandé ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La commune de Briis-sous-Forges a inscrit depuis 1979, dans ses documents d'urbanisme successifs, un projet de zone d'activités au sud de l'autoroute A10.

La pastille de « secteur à fort potentiel de densification » introduite par le projet de SDRIF arrêté en 2012 à l'emplacement de la « gare autoroutière » souligne l'importance de ce système novateur, qui favorise l'intermodalité en permettant le rabattement des automobilistes vers des lignes de bus circulant sur l'autoroute A10 vers Massy-Palaiseau. Elle souligne aussi l'importance du potentiel de développement à proximité et au nord de cet axe.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

La pastille (secteur à fort potentiel de densification) ne permettrait pas, au regard des orientations réglementaires qui y sont attachées, la réalisation du projet de zone d'activités tel que prévu par la commune. Aussi, il est proposé de la remplacer par un « secteur d'urbanisation préférentielle ». Les projets locaux devront tenir compte des contraintes territoriales et des orientations relatives aux « secteurs d'urbanisation préférentielle ».

Le maire de la Chapelle Gauthier a signalé que les pastilles qui représentent sa commune sont mal orientées. Il souhaite que ce dessin soit rectifié pour prendre en compte la réalité de la géographie de la commune. Il s'agit vraisemblablement d'une erreur matérielle.

Question de la commission d'enquête

Quelle correction sera apportée pour ce cas particulier sur la CDGT et quelle règle sera adoptée pour traiter des cas similaires ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'espace urbanisé des communes est figuré sur la CDGT par deux sortes de petites pastilles, représentant l'« espace urbanisé à optimiser » et le « quartier à densifier à proximité d'une gare », quand celui-ci existe. Ce figuré est schématique et n'a pas vocation à représenter avec précision les limites de l'espace urbanisé, eu égard à l'échelle de la carte. Ce sont les orientations réglementaires se rattachant au figuré qui, en donnant une définition précise de cet espace, doivent permettre à la commune d'en délimiter précisément les limites, au regard de la réalité du « terrain ».

L'ambition du projet de SDRIF est cependant de coller autant que faire se peut à ce « terrain », et d'en améliorer la représentation si elle est inexacte.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

Dans le cas précis de la commune de Chapelle-Gauthier, il est proposé d'améliorer cette représentation en ajoutant une petite pastille « espace urbanisé à optimiser » à l'ouest de la commune, à gauche de la rangée des trois secteurs déjà représentés.

Des incohérences sont relevées sur le positionnement de pastilles d'urbanisation par rapport aux espaces protégés par exemple ZPPAUP, continuité écologique etc.

Question de la commission d'enquête

Quelles rectifications seront apportées à ces incohérences ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme précisé à l'occasion d'une précédente réponse, la superposition d'une flèche représentant une continuité écologique et d'une pastille représentant un secteur d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle ne remet en cause aucun de ces deux objets mais amène à concilier les orientations qui s'y rattachent : il ne sera possible d'urbaniser le secteur concerné que dans le respect de la règle de préservation concurrente. La capacité d'extension offerte devra donc être mobilisée en évitant l'espace à préserver, dans le respect du principe de compatibilité.

Il en va de même pour l'ensemble des capacités d'extension, dont la mobilisation reste également subordonnée au respect des règles de préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, mais aussi des servitudes qui peuvent s'imposer aux documents d'urbanisme locaux indépendamment du SDRIF (zones à risques, sites classés, etc.).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Le pastillage des nouveaux espaces d'urbanisation

1. Des demandes générales

Sur un plan général il est souhaité une meilleure lisibilité de la carte, un positionnement incontestable des pastilles, le respect des capacités d'accueil des territoires concernés.

Question de la commission d'enquête

Quelles dispositions sont proposées pour répondre aux interrogations posées ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Sur le manque de lisibilité de la CDGT, la représentation des différents espaces est schématique, qu'il s'agisse des aplats représentant les espaces agricoles, boisés, naturels, verts ou de loisirs, ou des micro-pastilles représentant l'espace urbanisé. Elle n'a pas vocation à représenter avec précision les limites de ces espaces, eu égard à l'échelle de la carte (1/150 000). Ce sont les orientations réglementaires se rattachant au figuré qui, en donnant une définition précise de cet espace, doivent permettre à la collectivité d'en délimiter précisément les limites, au regard de la réalité du territoire.

Ainsi, si la représentation d'un secteur sur la CDGT ne correspond pas à la nature réelle du terrain, il revient à la collectivité de faire application des orientations correspondant aux caractéristiques de ce terrain et non à la représentation schématique qui en est faite.

Dans le cas des pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, ou des secteurs à fort potentiel de densification, celles-ci expriment une localisation approximative et non une délimitation. Par ailleurs, si le SDRIF offre des capacités d'extension, il n'oblige en aucun cas à les utiliser, charge au document d'urbanisme de rang inférieur de fixer des règles plus contraignantes si le souhait est fait de ne pas les utiliser en totalité.

Concernant le cas du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et la question plus générale de la compatibilité du SDRIF avec les chartes de PNR, une réponse spécifique est développée dans la partie 2.4. 3). Ces éléments de compréhension seront précisés sur la CDGT (Cf. Thème 1 relatif à la lisibilité).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

2. Le triangle de Gonesse

Son urbanisation et le développement du projet Europa City sont remis en cause pour des motifs concernant la valeur agricole des terrains et l'étalement urbain.

Question de la commission d'enquête

Quel est l'avis de la Région concernant cette demande de suppression de l'urbanisation du triangle de Gonesse provenant des associations, de particuliers et d'agriculteurs ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'aménagement du secteur du Triangle de Gonesse a fait l'objet, en amont de l'arrêt du projet de SDRIF le 25 octobre 2012, d'une intense concertation avec toutes les parties prenantes, afin d'aboutir à un consensus politique. Pour préciser les contours de ce dernier, le dialogue s'est poursuivi notamment avec les services de l'Etat, afin de garantir la protection d'un minimum de 400 hectares d'espaces agricoles, condition sine qua non de l'aménagement du secteur posée par la Région.

Ces discussions ont mené à des propositions d'ajustement du projet de SDRIF, visant à concilier les différents projets locaux et à les circonscrire en renforçant le dispositif de préservation des terres agricoles souhaité.

La réponse à cette question emporte modifications du document

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) sur le triangle de Gonesse :

Il est proposé de :

- matérialiser le projet de création d'un golf à Roissy-en-France, au nord du vallon de Vaudherland, par l'ajout d'un figuré représentant un « espace de loisirs d'intérêt régional à créer »,
- ajouter au sud de ce figuré un nouveau front urbain d'intérêt régional contigu aux 400 hectares d'espaces agricoles à préserver,

Par ailleurs, la continuité figurée par une flèche sur la CDGT, à l'ouest du triangle, porte à la fois les vocations de liaison agricole et forestière (A), liaison verte (V), et continuité écologique (E). Pour corriger une erreur matérielle, cette dernière vocation (E) doit être supprimée, car elle n'est pas reprise dans le projet de Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Les deux autres vocations (V et A) sont maintenues.

3. La base aérienne 217 de Brétigny-sur-Orge

La BA217 va être partiellement désaffectée. Un contrat CRSD a été signé entre l'état et la Communauté de communes pour l'aménagement du site. Le front urbain régional prévu au SDRIF ne permet pas l'urbanisation prévue dans le contrat.

Question de la commission d'enquête

Quelle est la position de la Région sur la demande de modification ou de suppression de ce front urbain régional ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La reconversion de la Base aérienne 217 de Brétigny-sur-Orge a donné lieu à de nombreux échanges entre l'Etat, les collectivités et acteurs concernés et la Région, afin d'aboutir à un consensus sur l'aménagement de ce secteur. Des échanges techniques entre les services de la Région et de l'Etat, dans le cadre du comité technique relatif à la révision du SDRIF, ont permis d'identifier et de résoudre les difficultés nées d'une part, de la représentation du front urbain d'intérêt régional, d'autre part de la localisation de certaines pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle.

La réponse à cette question emporte modifications du document

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) sur le secteur de l'ancienne base aérienne 217 à Brétigny-sur-Orge:

Il est proposé de :

- d'une part, pour éviter toute ambiguïté quant à la marge d'adaptation laissée au niveau local pour fixer les limites précises des fronts urbains d'intérêt régional, la représentation va en être rendue plus schématique.

- Concernant précisément le front urbain d'intérêt régional au nord de la BA 217, il est également proposé d'en ajuster le tracé, en décalant légèrement la partie la plus au nord vers le sud et en ajustant en conséquence la localisation des pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle situés immédiatement au-dessus, sur la commune du Plessis-Pâté ;
- d'autre part, pour corriger une erreur matérielle quant à la localisation des potentiels d'extension offerts par la CDGT, l'une des trois pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle situées près de la partie ouest du front urbain (celle qui se trouve au sud-ouest du groupe), sera déplacée (vers le nord-est de ce même groupe), de façon à limiter l'urbanisation à l'est de la RD19.

4. La commune des Ulis

La commune des Ulis

La commune compte déplacer le centre commercial régional existant, pour réaliser sur le site actuel un écoquartier, projet approuvé dans le cadre de l'ANRU. L'emplacement retenu pour le centre commercial est situé au Sud de la RD 35. Pour le réaliser, la commune demande que cette parcelle, classée à urbaniser au PLU, devienne urbanisable au SDRIF.

Question de la commission d'enquête

Quelle est la position de la Région sur l'urbanisation de ce secteur des Ulis ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le tracé du front urbain d'intérêt régional au sud de la commune des Ulis, tel qu'il apparaît sur la CDGT, interdit l'urbanisation du secteur dit « réserve foncière sud », d'environ 27 ha, au sud de la RD 35. Il fait également obstacle au projet de déplacement du centre commercial des « Ulis II », et à la reconversion de l'ancien site en un écoquartier soutenu par l'ANRU.

La réponse à cette question emporte modifications du document

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) et dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » sur le secteur des Ulis :

Il est proposé, pour rendre le projet possible, de déplacer le front urbain d'intérêt régional vers le sud et de représenter une pastille correspondant à un « secteur d'urbanisation préférentielle » sur l'espace concerné.

En outre, l'aplat vert clair représentant un « espace vert » ou un « espace de loisirs » à préserver sur ce secteur ne correspond pas à la vocation effective du terrain. Il semble donc nécessaire de le supprimer.

Par ailleurs, il sera ajouté une mention à la valorisation de la zone d'activités économiques de Courtaboeuf dans le territoire d'intérêt métropolitain de la Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay (p.205).

5. La ZAC des Effaneaux

La ZAC des Effaneaux

C'est un projet prévu sur les communes de Chamigny, Dhuisy et Ste Aulde. Pour sa réalisation complète, le nombre de pastilles autorisées dans le SDRIF de 2013 est insuffisant.

Question de la commission d'enquête

Quelle est la suite envisagée pour cette demande de 3e pastille pour l'extension de la ZAC des Effaneaux ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Pour la réalisation du projet de la ZAC des Effaneaux, trois pastilles correspondant à des « secteurs d'urbanisation préférentielle » avaient été représentées sur la CDGT du projet de SDRIF adopté en 2008, sur les communes de Dhuisy, Chamigny et Sainte-Aulde.

L'une de ces trois pastilles, située sur la commune de Dhuisy, a cependant été retirée, dans le cadre des travaux liés à la présente révision, afin de prendre en compte le site Natura 2000 du « Bois des réserves, des usages et de Montgé », sur lequel elle était positionnée.

En effet, la Région a tenu à porter une attention particulière à l'ensemble des sites Natura 2000 d'Ile-de-France, afin d'éviter un risque de dégradation de ces espaces de grande valeur patrimoniale. Cela signifie concrètement que tous les secteurs d'urbanisation nouvelle, qu'elle soit préférentielle ou conditionnelle, ont été soit relocalisés en dehors de ces sites, lorsque cela était possible, soit supprimés si leur nécessité n'était pas avérée.

En l'espèce, le secteur d'urbanisation préférentielle situé sur Dhuisy n'apparaît plus dans le projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012 car cette suppression n'a pas été jugée problématique. Le potentiel offert par les deux pastilles restantes ne compromet pas le projet porté par le syndicat mixte Marne-Ourcq, qui s'étend sur environ 57 hectares.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications du document

Les ajouts, ou les déplacements de pastilles sont demandées sur d'autres communes au cas par cas. Ces demandes sont cohérentes avec d'autres documents d'urbanisme.

Question de la commission d'enquête

Ces demandes ont-elles été déjà examinées ? Sinon, quel dispositif sera mis en place pour examiner la pertinence de ces demandes ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'ensemble des observations énumérées dans l'énoncé de ces questions, ainsi que l'ensemble des sujets territoriaux concernant la CDGT évoqués dans les courriers adressés à la commission d'enquête et dans les avis des personnes publiques associées joints au dossier d'enquête publique seront examinés en détail.

Un grand nombre d'entre eux porte sur des difficultés d'interprétation de la règle (signification des différents aplats et des micro-pastilles représentant l'« espace urbanisé à optimiser » ou le « quartier à densifier à proximité d'une gare », articulation entre capacités d'extension offertes et règles de préservation, etc.). La plupart de ces difficultés ont déjà été évoquées à l'occasion de réponses à de précédentes questions posées par la commission d'enquête. D'autres réaffirment une opposition à des modifications déjà débattues et arbitrées lors de l'arrêt du projet de SDRIF en 2012 (protection des zones Natura 2000, contingentement en volume et en localisation des pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle, etc.).

Quelques sujets, font, par ailleurs, l'objet de questions spécifiques de la commission d'enquête, pour lesquelles la réponse est donnée plus haut, au cas par cas.

Le reste correspond à des cas potentiels d'erreurs matérielles (quant à la représentation schématique des espaces sur la carte, à la vocation des continuités représentées par des flèches, etc.) ou à des demandes nouvelles non arbitrées lors de l'arrêt du projet de SDRIF (demande d'ajouts ou de suppression de capacités d'extension, etc.).

La réponse à cette question emporte modifications du document.

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

Les erreurs matérielles seront corrigées et l'ensemble des demandes territoriales sera traitée après expertise.

Des demandes de suppression de pastilles

Ces suppressions sont formulées parce qu'elles sont sur des espaces que les communes ou les demandeurs souhaitent voir protéger.

Question de la commission d'enquête

Ces demandes ont-elles été déjà examinées ? Sinon, quel dispositif sera mis en place pour examiner la pertinence de ces demandes ?

Cf. réponse à la question précédente.

Les ajustements suivants seront pris en compte sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

Les erreurs matérielles seront corrigées et l'ensemble des demandes territoriales sera traitée après expertise.

7.5.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête

Les éléments du dossier mis à l'enquête concernant ce thème ont été complétés par la Région dans sa réponse aux questions de la commission d'enquête. Dans l'ensemble, ces réponses apportent des précisions et des compléments au dossier et des réponses aux observations formulées. Ils précisent également la méthode d'élaboration du projet, qui s'est appuyé sur un dispositif de pilotage et de concertation. Ce projet a intégré la loi d'aménagement du Grand Paris, les lois Grenelle 1 et 2 et de modernisation de l'agriculture qui n'avaient pas pu être prises en compte dans le projet de SDRIF de 2008.

7.5.4.1 Le développement et la restructuration du cœur de métropole

La densification du cœur de métropole pose la question de la dégradation du cadre de vie qui résulte de ce choix. Elle est cohérente avec l'existence d'un réseau de transport en commun, sa modernisation et son développement, notamment la construction du métro automatique du Grand Paris express. Par ailleurs, cette densification bénéficie de grands équipements déjà en place.

Le projet de SDRIF vise à prendre en compte la diversité des situations urbaines qui constituent le cœur de métropole, et permet de moduler la densification dans les territoires identifiés comme déjà très denses (plus de 220 logements par hectare), et privilégier les espaces mutables dans les secteurs de l'agglomération centrale où la desserte par les transports collectifs est appelée à se renforcer.

Les espaces verts du cœur de métropole, du fait de l'urbanisation projetée, sont menacés. Le SDRIF prévoit de maintenir la continuité des bois et forêts de plus de 0,5 ha et les continuités écologiques définies dans le SRCE. Ce projet planifie la préservation d'une trame de distribution en cœur d'agglomération. Le dossier et les réponses aux questions de la commission n'apportent pas d'informations détaillées relatives à l'impact sur le cadre de vie, mais présentent la logique fonctionnelle du Schéma de rétablissement projeté.

Le public et les associations se sont prononcés pour contester les effets d'une organisation trop concentrée autour des gares et dans le cœur de métropole, aux dépens de la qualité de vie.

Le CESER, les Conseils généraux des départements des Yvelines, de l'Essonne et des Hauts-de-Seine ont également relevé que cette densification ne pouvait se faire sans une

amélioration ou une mise en adéquation avec le réseau des transports, mais également en prenant les contraintes locales des territoires.

La commission recommande donc d'apporter une attention particulière sur l'enjeu stratégique important de la réussite des urbanisations en cœur de métropole et à proximité des nouvelles gares, tant au niveau de la qualité et de la mixité urbaine, de la compacité et de la densité des constructions et du traitement des espaces publics nécessaires au développement futur des transports de rabattement sur ces gares.

7.5.4.2 Les territoires en limite du cœur d'agglomération

Les territoires en limite du cœur de l'agglomération constituent à la fois des espaces de développement urbain et de préservation des espaces naturels. La présence dans cette ceinture -constituée de 60% d'espaces ouverts-, de pôles importants d'extension urbaine (pôles du cœur de métropole, villes nouvelles, aéroports etc.) offre une diversité d'actions possibles. Les projets d'extension sont importants et nécessitent que des précautions soient prises.

7.5.4.2.1 Les secteurs à enjeux

En dehors du cœur de métropole, les observations ont porté sur huit secteurs qui sont identifiés comme des secteurs à enjeux pour le développement de l'Ile-de-France :

Le plateau de Saclay

Le plateau de Saclay est un secteur dont le développement scientifique et économique prévoit un accompagnement d'infrastructures de transport en commun et les fonctions urbaines indispensables à l'accueil de la population . Ce projet se développe dans le cadre d'une Opération d'intérêt national. La protection des espaces agricoles et naturels est inscrite dans une ZPNAF.

Les observations exprimées vont dans le sens de la protection de ce plateau et une limitation de son développement. Le Conseil général de l'Essonne souhaite le développement de ce pôle reconnu. Les chambres de commerce et d'industrie considèrent que ce projet doit garantir les objectifs d'excellence et de rayonnement mondial.

La réponse de la Région confirme les dispositions inscrites et le rattachement de la zone de Courtaboeuf qui contribue au dynamisme économique du cône sud de l'innovation de l'Ile-de-France.

La commission considère que ce projet stratégique doit se poursuivre sur les bases approuvées en respectant les éléments de protection qui ont été introduits par les différentes réglementations concernant le développement de cette zone.

Le pôle du Grand Orly

Cette plateforme a un rôle majeur dans les échanges nationaux, européens et mondiaux. Le secteur du Grand Orly doit concilier le renouvellement urbain, le développement des secteurs innovants et le maintien d'un tissu industriel et productif.

Les observations du public concernent l'environnement et demandent la limitation des mouvements et l'instauration d'un couvre feu plus long. Les élus souhaitent développer les

fonctions productives. Le pôle d'Orly doit bénéficier de l'interconnexion des transports, notamment au niveau de la gare du Grand Paris. Les présidents des Conseils généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne souhaitent qu'un TIM soit dédié à la fonction du Grand Orly.

Dans sa réponse, la Région précise qu'Orly est identifié comme un secteur à enjeux du TIM « Grand Orly, Seine-amont et Plaine Centrale du Val-de-Marne ». En complément, elle précise qu'elle propose de représenter les «Grandes Ardoines» comme pôle d'importance régionale.

La commission recommande de procéder aux ajustements proposés, mais également de préciser le périmètre et le contenu des TIM afin de mieux répondre aux attentes des élus. La commission recommande également d'engager la mise en place d'une structure de réflexion et de concertation à l'échelle régionale pour traiter les relations entre l'usage du transport aérien et le développement de l'urbanisation tout en garantissant la protection des riverains.

Le pôle du Grand Roissy

Ce pôle constitue un des principaux moteurs de développement urbain et économique de l'Île-de-France notamment du fait de son attractivité économique internationale. Les observations du public et des associations portent sur les nuisances liées au trafic aérien et à la forte consommation d'espaces agricoles pour développer les projets notamment sur le triangle de Gonesse.

Ce territoire est également l'objet de CDT dans le cadre desquels des opérations sont prévues.

En réponse aux questions de la commission, la Région prévoit de fixer un objectif de deux tiers de l'offre en densification et un tiers de l'offre en extension pour les zones d'activités économiques et de localiser le développement dans les secteurs bien desservis à proximité immédiate de la plate-forme aéroportuaire.

Pour le triangle de Gonesse, la Région propose un ajustement du projet de SDRIF qui vise à protéger 400 ha de terres agricoles, notamment en intégrant un front urbain régional.

Le Bourget est un secteur à enjeu du TIM du Grand Roissy. Ce territoire, porté par l'aviation d'affaires, le parc des expositions et la cité de l'air, dispose de zones d'activités mutables. Les observations portent sur l'implantation de nouvelles offres dans le domaine commercial, culturel et de loisirs. La Région propose de compléter son dossier en facilitant la mixité des projets.

La commission recommande de procéder aux ajustements proposés pour tous ces secteurs et comme pour le secteur d'Orly, d'engager la mise en place d'une structure de réflexion et de concertation à l'échelle régionale pour traiter les relations entre l'usage du transport aérien et le développement de l'urbanisation tout en garantissant la protection des riverains.

Le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines

Saint-Quentin-en-Yvelines figure comme pôle de centralité sur la carte du projet spatial régional. Le projet de SDRIF reconnaît également Saint-Quentin-en-Yvelines en tant que pôle de rayonnement international à conforter et à dynamiser, polarité de recherche et d'innovation de haut niveau à structurer. Les élus souhaitent que la ville nouvelle soit

reconnue comme pôle d'importance régionale. Les observations des associations portent sur l'urbanisation partielle du secteur de La Minière qu'elles contestent.

Dans sa réponse, la Région précise que le secteur de la Minière est dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du Plateau de Saclay qui se développe en continuité avec l'urbanisation de Saint-Quentin-en-Yvelines. La délimitation précise de la ZPNAF en précise le périmètre urbanisable.

La commission recommande une attention particulière à l'établissement de cette limite et de préciser dans le TIM « Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay » le rôle du secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le pôle de Marne-la-Vallée

Le maire de Noisy-le-Grand souhaite que sa ville soit inscrite comme pôle d'importance régionale dans le SDRIF.

Dans sa réponse, la Région indique que La ville nouvelle de Marne-la-Vallée et la ville de Noisy-Champs sont inscrites comme pôles d'importance régionale dans le SDRIF. Noisy-le-Grand, inclus dans le pôle régional Noisy-Champs, est reconnu comme pôle de développement dont le potentiel de développement est lié à des disponibilités foncières (emprises A103, VDO et Mont d'Est) et il sera conforté dans un but de rééquilibrage régional.

La commission prend acte de cette réponse.

Le pôle de Sénart

Les élus du SAN souhaitent la reconnaissance de pôle régional pour la ville de Sénart. La mairie de Melun souligne que ses projets urbains n'ont pas été pris en compte. Les observations des particuliers et des associations relèvent les continuités écologiques à assurer et contestent l'urbanisation du plateau de Rougeau.

Dans son avis, la Région précise que la ville nouvelle de Sénart a toujours le statut d'Opération d'intérêt national. Elle conserve un statut de pôle à renforcer. La réponse est élargie au secteur de Melun avec la prise en compte du franchissement aval sur la Seine. Les principes de mises en cohérence entre l'urbanisation, le développement des secteurs d'activité et les continuités écologiques sont précisés.

La commission retient l'ajustement proposé concernant la précision apportée au contenu du TIM en matière d'environnement.

La confluence Seine-Oise

Le territoire de Confluence Seine-Oise, qui intègre Poissy et la Communauté d'Agglomération des Deux-Rives-de-Seine est identifié comme un TIM en raison des projets d'infrastructures importants nécessaires à la satisfaction des besoins métropolitains dont il est l'objet (port Seine Métropole, canal Seine nord), et la protection des vastes espaces ouverts et naturels dont il dispose, à commencer par la vallée de la Seine.

Les élus et le port de Paris souhaitent que la confluence Seine-Oise soit reconnue à l'international et identifiée comme TIM en raison de ses projets et des espaces ouverts et

naturels dont il dispose. L'aménagement du port d'Achères est clairement prévu avec la réalisation du canal Seine Nord. Le Conseil général des Yvelines rappelle que le projet Seine-Oise est conditionné par l' A 104. Les particuliers souhaitent que le projet d'A 104 soit supprimé.

Dans sa réponse, la Région indique que Seine-Oise est le seul le site d'envergure internationale représenté. Pour le site de Dannemarie-les-Lys, l'application des orientations réglementaires, qui vise la protection des capacités portuaires, permettra son maintien.

La Région précise que Le SDRIF a inscrit le port d'Achères sous condition (A 104, canal Seine Nord, ligne voie ferrée et respect de la Trame verte et bleue).

La commission prend note de cette conditionnalité qui est garante du bon fonctionnement du port projeté.

La plaine de Montesson

Concernant la plaine de Montesson, des associations souhaitent que les terrains maraîchers soient protégés tout en maintenant sa vocation d'espace agricole de proximité ; la Région précise que les secteurs d'urbanisation préférentielle pourront être ajustés.

La commission recommande d'ajuster les secteurs d'urbanisation pour la plaine de Montesson.

7.5.4.2 Les autres demandes de pôles à valoriser

De nombreux projets locaux n'ont pas été pris en compte dans le projet de SDRIF. Les élus souhaitent que leurs villes puissent s'adapter finement aux caractéristiques locales de leurs territoires.

Dans sa réponse, la Région précise que pour les ajustements ponctuels, les collectivités locales trouveront des marges de manœuvre en s'appuyant sur les principes de subsidiarité et de compatibilité qui régissent les rapports entre les différents niveaux des documents d'urbanisme (SDRIF, SCoT et PLU). Elle précise que le pôle de Coulommiers est un pôle de centralité et que Mantes pourrait être représenté comme pôle d'importance régionale sur la carte du projet spatial régional et la carte des grandes entités géographiques. Un ajustement est proposé pour modifier la représentation du pôle de Mantes.

La commission recommande de prendre en compte l'ajustement proposé.

7.5.4.3 Les territoires ruraux

7.5.4.3.1 Les bourgs villages et hameaux

Concernant le développement des bourgs villages et hameaux (BVH), les observations du public rappellent les difficultés d'application de la règle du SDRIF de 1994. La Région indique que pour la maîtrise des développements des BVH un guide technique a été publié par l'IAU-IdF en 2009. Ce guide fera l'objet d'une nouvelle publication.

La commission recommande de procéder à cette publication et d'organiser par ailleurs un dispositif de formation et d'explication à l'usage des collectivités et des professionnels.

7.5.4.3.2 Les compatibilités avec les PNR

Sur un plan juridique, la compatibilité du SDRIF avec les Chartes des PNR n'a pas été établie par le législateur. Le Conseil d'État dans un avis non-contentieux du 21 octobre 1997 a considéré que le SDRIF, document d'urbanisme, devait être compatible avec les chartes des PNR. Aucune confirmation législative n'est cependant intervenue depuis cette interprétation.

Le Syndicat mixte d'aménagement et de gestion du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse a relevé un point de non-concordance sur la commune du Perray-en-Yvelines, concernant notamment la localisation d'un secteur d'urbanisation préférentielle en « périmètre paysager prioritaire ».

La Région précise que, sur ce point, le projet de SDRIF n'est pas incompatible avec la Charte du PNR, puisqu'il ne fixe aucune obligation d'urbaniser. C'est à la collectivité qu'il reviendra de faire une application des orientations du SDRIF dans le respect de la Charte du PNR.

La commission recommande toutefois d'apporter la correction pour lever cette incompatibilité.

7.5.4.3.3 Le renforcement des villes centres de l'espace rural

Cet objectif du projet spatial régional doit permettre de structurer les bassins de vie. Le renforcement de ces pôles se traduit par des potentiels d'extension urbaine plus importants.

Les collectivités locales concernées se posent la question de l'ajustement des règles à leurs projets de développement et à l'adaptation à leur territoire.

Dans sa réponse, la Région précise qu'elles pourront utiliser les marges de manœuvre des principes de subsidiarité et de compatibilité pour trouver une application de la règle qui ménage à la fois les règles du SDRIF et les spécificités de leur territoire.

La commission prend acte de cette réponse qui n'appelle pas de commentaire.

7.5.4.4 La cohérence interrégionale et la fonction fleuve

Les observations des élus, des particuliers et des associations se rejoignent pour que le fleuve assure un rôle plus important pour le transport et les loisirs.

Dans son avis, la Région précise que le SDRIF vise un report modal du routier vers le mode fluvial ou ferré. Dans ce contexte, et afin de relocaliser au mieux les activités logistiques le long de la Seine, le développement de l'Axe Seine à l'aval de Paris, la consolidation des sites portuaires d'Ile-de-France et le maintien du réseau actuel de ports urbains sont autant d'objectifs forts portés par le projet de SDRIF. La dimension patrimoniale est également prise en compte par le projet de SDRIF qui considère le fleuve comme l'axe historique et identitaire du paysage francilien et de son développement économique et urbain. Elle propose que des ajustements soient apportés pour représenter la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent.

La commission recommande de prendre en compte cet ajustement proposé et les propositions du Conseil de Paris de limiter le nombre de plateformes sur la Seine intra-muros.

7.5.4.5 Les TIM, les CDT et les OIN

Pour chaque TIM, le SDRIF définit les objectifs généraux d'aménagement et précise les secteurs du territoire permettant une application privilégiée de ces orientations. Les TIM ont été définis pour répondre à un besoin de cohérence entre projets de territoire à une échelle intermédiaire entre celle de la Région et celle du local, afin d'éviter les effets de concurrence entre territoires, rechercher les complémentarités et les synergies et appréhender les grands enjeux d'aménagement métropolitains.

De nombreux élus demandent la création de TIM spécifiques pour répondre à une priorité locale, Grand Orly, Saclay etc. mais aussi des précisions sur le périmètre ou le contenu. Les TIM ne recourent pas toujours les périmètres des OIN ou des CDT, ni leur objet.

Pour les demandes spécifiques concernant les TIM, la Région précise qu'il n'est pas envisagé de créer des TIM spécifiques pour Orly et le Bourget. Ces pôles aéroportuaires sont partis prenantes territoriaux plus vastes, avec lesquels ils partagent des enjeux et des dynamiques.

Le projet de SDRIF identifie déjà le CESO comme TIM,

En revanche, la carte des entités géographiques devrait être modifiée pour intégrer des territoires qui ne figurent aujourd'hui dans aucun TIM.

La commission recommande toutefois de préciser les périmètres des TIM, leur système de gouvernance, et les articulations avec ceux des CDT et des intercommunalités, les TIM pouvant trouver leur place dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

7.5.4.6 Le pastillage des espaces urbanisés et à urbaniser

7.5.4.6.1 L'incompatibilité entre le développement projeté et la réalité du terrain

Lors de l'enquête publique les observations des particuliers, des associations mais également des élus ont porté sur des incompatibilités apparentes entre la vocation d'espaces protégés et l'extension de l'urbanisation projetée.

C'est le cas concernant la vallée de l'Yerres et la densification auprès des gares, l'extension du Muséum d'histoire naturelle à Brunoy, le développement de la commune de Briis-sous-Forges et l'espace urbanisé à densifier à La Chapelle-Gauthier.

À ces différentes questions, la Région a apporté une réponse particulière en proposant de corriger les erreurs des situations signalées.

La commission recommande de corriger ces erreurs.

7.5.4.6.2 Le pastillage des nouveaux espaces d'urbanisation

La base aérienne 217 de Brétigny-sur-Orge

La reconversion de la Base aérienne 217 de Brétigny-sur-Orge a donné lieu à de nombreux échanges entre l'État, les collectivités et acteurs concernés et la Région, afin d'aboutir à un consensus sur l'aménagement de ce secteur. Cet aménagement a été contractualisé dans un Contrat de redynamisation des sites de défense (CRSD). Les aménagements prévus dans ce contrat sont remis en question par les dispositions du projet de SDRIF qui prévoit

notamment un front urbain régional incompatible avec les limites d'intervention de ce dispositif.

La communauté de communes soutenue par le Conseil général de l'Essonne souhaite que le contrat de RSD puisse être réalisé. Des modifications ont été proposées par la Région concernant le front urbain et les pastilles d'urbanisation préférentielles rendant possible les aménagements projetés.

La commission recommande d'apporter ces ajustements, front urbain, localisation des pastilles d'urbanisation sur la CDGT.

La commune des Ulis

Dans le cadre de son projet de rénovation urbaine (ANRU), la commune des Ulis envisage de réaliser un éco quartier - qui empiète sur le centre commercial existant-, et de déplacer ce centre au Sud de la RD 35. Le tracé du front urbain d'intérêt régional, tel qu'il apparaît sur la CDGT, interdit l'urbanisation du secteur dit « réserve foncière sud », et fait donc obstacle au projet de déplacement du centre commercial.

Le maire des Ulis et le Conseil général de l'Essonne ont demandé la modification du statut de la réserve foncière au SDRIF.

Dans sa réponse, la Région propose de modifier le statut de ce terrain et de déplacer le front urbain en rendant possible ces aménagements.

La commission recommande de procéder aux ajustements proposés par la Région dans sa réponse.

La ZAC des Effaneaux.

Pour la réalisation du projet de la ZAC des Effaneaux, trois pastilles correspondant à des « secteurs d'urbanisation préférentielle » avaient été représentées sur la CDGT du projet de SDRIF adopté en 2008, sur les communes de Dhuisy, Chamigny et Sainte-Aulde.

L'une de ces trois pastilles, située sur la commune de Dhuisy, a été retirée, dans le cadre du projet de SDRIF 2013 afin de prendre en compte le site Natura 2000 du « Bois des réserves, des usages et de Montgé », sur lequel elle était placée.

Les élus des communes et de l'intercommunalité demandent que cette 3^e pastille soit rétablie. Une communauté de communes voisine et une association y sont opposées.

Dans sa réponse, la Région précise que ce secteur d'urbanisation préférentielle situé sur Dhuisy, qui concerne l'espace protégé, n'apparaît plus dans le projet de SDRIF. Le potentiel offert par les deux pastilles restantes ne compromet pas le projet porté par le Syndicat mixte Marne-Ourcq, qui s'étend sur environ 57 hectares.

La commission prend acte de cette réponse qui répond aux observations formulées.

Pour ces projets ponctuels, la commission recommande de prendre en compte l'ensemble des ajustements que la Région propose dans son Mémoire en réponse.

7.5.4.7 Les demandes d'ajouts et de suppression ponctuelles de pastilles

Des ajouts, des suppressions et des demandes de déplacements de pastilles d'urbanisation font l'objet d'observations des particuliers, des associations et des élus pour tenir compte des situations locales et de l'environnement. Ces situations peuvent relever de difficultés d'interprétation de la règle, d'opposition à une proposition d'urbanisation ou de potentielles erreurs matérielles.

Les personnes publiques associées ont formulé des demandes conjointes, relayant les demandes locales ou en formalisant de nouvelles.

La Région s'est engagée, dans sa réponse aux questions de la commission d'enquête, à examiner en détail l'ensemble des observations énumérées dans l'énoncé des questions de la commission, ainsi que l'ensemble des sujets territoriaux concernant la CDGT évoqués dans les courriers adressés à la commission d'enquête et dans les avis des personnes publiques.

La commission prend acte de cette réponse et recommande à la Région de conduire l'expertise prévue dans le Mémoire en réponse afin de corriger les erreurs matérielles, s'agissant notamment des ajouts ou des suppressions ponctuelles de pastilles d'urbanisation, et de procéder à la correction de toutes les erreurs matérielles avérées, constatées lors de l'enquête ou qui seraient décelées avant l'adoption du Schéma Directeur définitif.

7.5.4.8 En conclusion de ce thème

Afin de limiter les impacts sur la qualité de vie des habitants dans les secteurs à densifier dans le cœur de Métropole, la commission recommande d'apporter une attention particulière à l'enjeu de la réussite des urbanisations, notamment sur celles à proximité des nouvelles gares, tant au niveau de la qualité et de la mixité urbaine, que de l'importance et du traitement des espaces publics.

Les ajustements ponctuels relevés et ceux retenus pour les territoires à enjeux dans le mémoire en réponse doivent être appliqués.

La commission recommande de conduire l'expertise prévue dans le mémoire en réponse afin de corriger les erreurs matérielles, s'agissant notamment des ajouts et des suppressions de pastilles d'urbanisation.

Les périmètres et les contenus des territoires d'intérêt métropolitain sont parfois flous. Leur application reste donc à préciser. La commission demande de préciser les périmètres des TIM, leur système de gouvernance, et leurs articulations avec ceux des CDT et des intercommunalités, les TIM pouvant trouver leur place dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

7.6 Thème 3.3 : Densification

7.6.1 L'expression du public

La densification est une des principales préoccupations du public, loin derrière les transports, mais sensiblement au même niveau que le développement économique, le cadre de vie et l'environnement. Sur les 2 654 observations recueillies, ce thème a été abordé 607 fois. Il est au cinquième rang des préoccupations des intervenants portées sur le registre électronique et au deuxième rang des observations recueillies sur les registres déposés dans les mairies retenues comme lieu d'enquête. On peut noter beaucoup moins de contributions sur ce thème parmi les courriers adressés au Président de la commission.

Les observations des associations recueillies sur le registre électronique ont porté en deuxième position ce thème derrière les transports et les déplacements. Les collectivités n'ont pas placé la densification comme l'un des thèmes majeurs de leurs observations.

Le public demande pourquoi densifier encore la région dont la densité actuelle est des plus hautes d'Europe, avec une densification accrue du cœur de l'agglomération pourtant déjà en limite de saturation. Pourquoi n'y-t-il pas une meilleure volonté d'aménagement du territoire au niveau national ? Comment maîtriser cette croissance urbaine ?

Le grand public et les associations expriment les aspects négatifs de la densité urbaine mal vécue actuellement : trop de monde, de grandes difficultés de déplacements, des nuisances, un manque d'équipements publics, une insuffisance d'espaces verts.

La densification des quartiers urbanisés est aussi contestée par ses effets sur la cadre de vie, et sur le devenir des secteurs pavillonnaires dont la destruction est redoutée.

Les élus s'interrogent sur les objectifs de densification du SDRIF, les degrés de densification préconisés suivant les territoires, les types de densification, notamment préférentielle ou conditionnelle, leur mise en œuvre dans le temps et l'espace, leur incidence sur la situation actuelle et les projets des documents d'urbanisme locaux.

La lutte contre l'étalement urbain est saluée par la plus grande majorité des intervenants qu'il s'agisse des particuliers, des collectivités ou des associations, dont une grande partie demande qu'elle soit accentuée pour réduire davantage la consommation foncière, notamment celle des espaces agricoles.

7.6.1.1 Pourquoi densifier l'Ile-de-France?

7.6.1.1.1 Généralités

L'objectif de renforcement de la densification urbaine de l'Ile-de-France interpelle de très nombreuses personnes. La concentration actuelle est trop souvent mal vécue surtout en termes de déplacements et la réaction légitime est de demander la raison qui pousse les pouvoirs publics à accueillir toujours plus de monde dans la région Capitale.

RE 104 M. Hubert :

« Il est difficile de comprendre à quoi correspond cette volonté indéfectible de l'administration et des dirigeants de vouloir à tout prix densifier l'espace, en multipliant les surfaces habitées, les transports en commun, les infrastructures routières, avec Paris comme inexorable point central d'attraction ».

RE 1622 Mme Brochot:

estime que l'objectif de densification de l'habitat par la construction d'1,5 million de logements supplémentaires à l'horizon 2030 est effrayant (saturation des transports en commun, stress permanent pour les habitants, consommation d'espaces agricoles).

RE511 M. Rémond Chargé de mission d'Ile-de-France Environnement (IDFE) auprès du CESER

estime que « vu l'entassement des gens dans l'agglomération centrale, sans leur offrir des zones supplémentaires de détente et de respiration au milieu de celle-ci, l'agglomération parisienne étant déjà celle qui, comparée à ses homologues étrangères, a le moins de m2 d'espaces verts par habitant ».

Evry/ 1/10 Association Crosne nature environnement Crosne (91) :

Le projet repose sur une politique volontariste d'augmenter la population avec ses effets sur l'emploi et le cadre de vie. Il n'apporte pas les solutions aux problèmes quotidiens des habitants. L'urbanisation ne doit pas se faire en détruisant des habitations individuelles.

RE 1582 R.E.N.A.R.D. (77) :

la densification urbaine doit avoir pour corollaire une diminution significative de la consommation des espaces agricoles et naturels de la Région Ile-de-France, donc aboutir au retrait de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle.

7.6.1.1.2 L'état du potentiel à utiliser

Avant de densifier la ville, le public suggère un recensement réel des logements vacants pouvant rapidement être remis sur le marché, un recensement des bureaux et des locaux d'activités vacants, à louer ou à vendre (effectivement des multitudes restent en l'état depuis des années).

Une vision régionale, voire intercommunale devrait se concentrer sur les réelles nécessités de constructions de ZAC et autres grands aménagements sur des terrains le plus souvent agricoles, chaque commune ayant son propre projet sans se préoccuper de la commune voisine.

RE 402 M.Gazeilles Conseiller général des Hauts-de-Seine et conseiller municipal de Clamart (92) :

indique qu'une piste non explicitée dans le Schéma doit être d'engager la mutation d'une partie des 5 millions de mètres carrés de bureaux vides en Ile-de-France au profit de surfaces de logements, ce qui n'engendre aucune emprise au sol supplémentaire.

CE 1330 Mme Mazola Présidente Association Gagny (93) :

souhaite éviter l'émergence d'une métropole (densification excessive) : que soient déjà recensés les logements vacants et pris en compte les arrêtés de carence en logements sociaux.

CE 1314 M.Grillon :

« A la place de l'obsession du développement, faisons déjà vivre ce qui existe: rénovation, réhabilitation, restauration du bâti existant... ».

Argenteuil /1/8 Mme Gellé Maire adjoint d'Argenteuil (95) :

« La volonté de limiter les activités de l'Ile-de-France au tertiaire est de fait critiquable quand on voit le nombre de bureaux vides nous préconisons que les zones d'activités existantes fassent l'objet d'une évaluation et que de nouvelles zones ne soient créées que lorsque d'autres à proximité ne remplissent pas les conditions d'accueil ».

Cergy/ 1/3 M.Gayrard Association les Amis de la Terre (95) :

demande de rationaliser l'implantation des ZAC et vérifier que dans un rayon de 20 km autour du projet, il n'existe pas de locaux disponibles.

CE 1228 Mme Weber Jouy-en-Josas (78) :

L'Ile-de-France est déjà surchargée limiter les terres cultivées jusqu'à ce que les fermiers ne puissent plus travailler et vendent leur terre est une aberration. On fait miroiter des créations d'emploi, alors qu'il s'agit le plus souvent comme à Saclay, de déplacement d'emplois. Il est surtout indispensable d'améliorer l'existant; les mégapoles sont dépassées, l'avenir n'est pas là, mais dans la décentralisation des activités. Il faut décongestionner Paris, non pas l'hypertrophier jusqu'à l'asphyxie.

RE 1645 M. Lemaire Nemours (77) :

estime que le développement de la Région Ile- de-France va continuer à s'appuyer sur la consommation d'espaces alors qu'elle possède suffisamment de friches industrielles et commerciales pour assurer son développement pendant plusieurs années sans empiéter sur les espaces naturels et agricoles.

7.6.1.2 La densification doit répondre aux besoins d'urbanisation et de développement en ménageant la consommation foncière

Ce principe est admis par une partie du public, particuliers, collectivités et associations qui admettent que pour accueillir 1 million à 1,5 million d'habitants en plus à l'horizon 2030, répondre à un développement économique toujours plus important, construire 70 000 logements/an, améliorer la rapidité des trajets domicile-travail tout en préservant l'étalement urbain, il faut intensifier l'urbanisation.

RE 829 Le Conseil de développement de Plaine Commune (93) :

est pour la densification afin de lutter contre l'étalement urbain, pour la construction à partir de l'existant et offrir des possibilités pour la population et les acteurs du territoire, pour la maîtrise de l'évolution du foncier et la captation de la plus-value foncière pour le développement des petites entreprises, l'accès à des logements abordables, et pour financer les équipements publics et espaces verts nécessaires au mieux vivre ensemble.

Rambouillet/1/7 M. Barth Maire d'Ablis et Président de la CAPY (78) :

souhaite un équilibre entre la protection des espaces agricoles et des paysages, d'une part, et les besoins en surfaces nouvelles pour le développement économique, d'autre part, avec la mise en œuvre du principe de développement polarisé et polycentrique.

CE 4 M.le Maire de Noisy-le-Grand (93) :

la délibération du Conseil municipal du 21 février estime que le SDRIF doit mieux considérer le positionnement des secteurs à fort potentiel de densification et que la production de logements et de la densification des villes n'est pas suffisamment développée.

7.6.1.3 Les objectifs de densification suivant les types d'urbanisation actuels et futurs

7.6.1.3.1 La recherche d'un équilibre emploi/ logement

Cependant, de nombreux observateurs sont très dubitatifs sur la mise en œuvre de la densification de la ville sur la ville et un meilleur équilibre entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération. Il est à craindre que ces orientations soient très difficiles à atteindre et à faire appliquer.

CE 61 Mairie de Fontenay-le-Fleury(78) :

souhaite la création d'emplois et non la densification supplémentaire (densité actuelle 100 habitants/ha urbanisé).

Rambouillet/1/15 M.le Maire de Rambouillet (78) :

considère que les perspectives de développement retenues par le SDRIF ne sont pas de nature à permettre la poursuite du développement équilibré du Sud Yvelines en focalisant très fortement la dynamique de l'emploi vers l'Est.

CE 268 Environnement 92 (92);

Le déséquilibre Est/Ouest ne sera pas modifié par le ratio logements/emplois, et l'Etat ne sera pas en mesure de faire appliquer convenablement le SDRIF avec ses moyens en réduction. Le dispositif d'évaluation sur un sujet aussi complexe aurait mérité d'être élaboré en parallèle pour devenir un outil de rationalisation et de hiérarchisation des ambitions.

7.6.1.3.2 Précisions sur les caractéristiques des secteurs de densification

Beaucoup d'interrogations portent sur les définitions et les degrés de densification envisagées suivant les tissus urbains existants. Les conditions d'application des objectifs des secteurs de densification préférentielle et conditionnelle, et la levée de la conditionnalité d'un secteur ne sont pas bien comprises.

CE 6 Le Président de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (78):

souhaite des précisions sur les objectifs des « secteurs de densification préférentielle » pour maintenir son niveau de développement comme pôle structurant de la région Ile-de-France.

Saint-Germain-en-Laye/1/26 La Mairie d'Achères (78) :

demande une rédaction plus précise du paragraphe d'orientations pour les secteurs d'urbanisation conditionnelle au 2.3 du fascicule « Orientations réglementaires ».

CE 240 Le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse :

indique que la densité des opérations nouvelles ou des extensions et la densification des bâtis existants doivent être les maîtres mots à privilégier en milieu rural. Il précise que les pastilles en secteurs d'urbanisation préférentielle qui doit conduire à une densité à minima et en moyenne à 35 logements à l'hectare semble trop faible au regard des densités existantes. Il regrette aussi qu'il n'y ait pas d'objectifs de densité moyenne à proximité des gares et des pôles de centralité qui sont pourtant désignés comme prioritaires. Il ajoute que l'augmentation des densités de 10 % dans les espaces urbanisés à optimiser ou de 15% pour les quartiers de gare semblent bien faibles au regard des densités existantes dans les bourgs, hameaux et villages.

RE 646 Particulier:

La « règle de calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés pour l'application des orientations relatives aux capacités d'extension non cartographiées » (p. 33 du fascicule relatif aux orientations réglementaires), prend pour référence les espaces urbanisés à la

date d'approbation du SDRIF, donc 2013 voire 2014... ce qui est en contradiction avec l'évaluation environnementale basée sur le MOS 2008.

RE 1123 M. Boussaingault Président du Parc National Régional du Gâtinais français :
s'inquiète que le SDRIF permette des urbanisations supérieures (horizon 2030) à celles permises par la Charte du Parc (horizon 2023) :

« Le SDRIF, tout comme la Charte du Parc, indique que la priorité est donnée à la densification de l'existant sur l'extension urbaine. Il serait intéressant que le SDRIF précise les textes en demandant aux rédacteurs de documents d'urbanisme locaux (SCOT/PLU) que les possibilités d'extensions urbaines autorisées (+ 5% près des gares, pastilles de 25ha.) soient réellement conditionnées à la mise en place de mesures concrètes de densification préalable des espaces déjà bâtis (à minima par un repérage foncier fin lors du diagnostic du PLU, la mise en place d'emplacements réservés pour la diversification des logements, des orientations d'aménagement et de programmation de densification, le recours aux échéanciers d'urbanisation pour échelonner dans le temps les secteurs à urbaniser...). Le cumul des différentes règles (BVH, gares, pastilles,...) doit être mieux réglementé et lissé dans le temps: il serait utile de prioriser ces dispositions, de phaser ou lisser les possibilités dans le temps. Cela permettrait aux communes d'absorber l'urbanisation (les constructions, les équipements, les infrastructures, etc.) dans le temps en n'ouvrant pas à l'urbanisation la totalité des potentialités offertes par le SDRIF ».

CE 142 : L'Association pour la recherche et le développement des initiatives d'économie solidaire Ardies Val d'Oise(95) :

considère qu' « il faut représenter correctement les potentialités densifiables suivant les territoires, préciser les formes urbaines et le gabarit des immeubles assortis de limites impératives horizontales - les fronts urbains d'intérêt régional- en rapport avec la capacité des infrastructures de transport ».

Evry/1/5 La ville de Mennecy (91):

demande que la densité de construction, au moins égale à 35 logements par hectare pour les secteurs d'urbanisation préférentielle, soit réduite dans les entités périurbaines ou rurales de l'Île-de-France.

Melun/1/24 Les élus d'opposition de la ville de La Ferté- sous -Jouarre (77) :

demandent :

- de réaliser une étude plus fine des conséquences d'une densification forte et de l'extension urbaine au sein de l'espace rural,
- que les Orientations réglementaires prévoient que la densification et l'extension urbaine soient proportionnées à la taille de centralité et compatibles avec le respect de l'identité rurale, naturelle et bâtie (PNR),
- que la densification soit ramenée de 35 à 25 logements à l'hectare, en excluant du calcul de l'espace urbanisé les espaces boisés de plus de 5 ha,
- d'interdire l'urbanisation des coteaux situés au sein des vallées rurales

et d'ouvrir la possibilité d'inscrire le développement en lien avec les régions limitrophes.

RE 1020 M. Lommis Conseiller municipal de Mareil le Guyon (78) :

refuse une densification démesurée à moyen et long terme de la Grande Couronne analogue à celle de Paris et de la Petite Couronne.

CE 172 La Communauté de communes du Plateau briard (94) :

transmet la délibération du Conseil Municipal de Santeny du 15 avril 2013 qui s'oppose aux objectifs de densification qui ne sont pas réalistes avec les caractéristiques urbaines de la commune : « passer de 6 logements par hectare actuellement à 70/79 logements par ha

dans les quartiers de la gare et à 18/21 logements par ha dans les quartiers plus diffus se prêtent difficilement à une telle densification ».

CE 303 La Mairie du Perray- en- Yvelines (78) :

attire l'attention sur une incohérence entre les objectifs de densification et de protection des zones naturelles et agricoles sur les territoires ruraux à proximité d'espaces boisés (comme Le Perray) tels qu'il sont exprimés dans les orientations réglementaires, ce qui pose des problèmes d'interprétation et d'application de cumul de règles ainsi que des problèmes de financement des équipements et de mise en œuvre.

7.6.1.3.3 L'espace souterrain

L'espace souterrain est une chance pour la Région Ile-de-France, faire prendre conscience du potentiel que représente l'urbanisme souterrain pour les développements des quartiers nouveaux et les réhabilitations de zones déjà urbanisées en apportant des éléments de réflexion sur le bon usage du sous-sol.

Utiliser toutes les ressources du sous-sol (eau, énergie, matériaux, espace), permet de créer une dynamique urbaine qui appréhende et valorise mieux le dessus et le dessous de la ville. Il est possible de faire du sous-sol un moyen efficace de développement urbain durable.

Le dossier indique à la page 115 du fascicule défis, projet spatial régional et objectifs que « le sous-sol doit également être considéré comme une ressource stratégique potentielle, particulièrement dans les espaces urbanisés, au regard des objectifs concomitants de densification, d'économie d'espace, d'intégration et de sécurisation des équipements (transports, services et industrie, réseaux, stockage, grandes salles, etc.) ».

Pour les secteurs les plus denses, où la charge foncière est la plus élevée, il serait utile d'avoir une vision stratégique de l'utilisation souhaitée du sous-sol proche et profond en cohérence avec les autres utilisateurs du sol. Le souterrain a en effet cette qualité de pouvoir supporter une mixité verticale de la fonction urbaine.

A toute nouvelle construction peut être associée une recherche complète de la parfaite utilisation du sous-sol d'autant que la réversibilité est souvent très difficile.

Antony/2/3 M. Gérard Bourg- la- Reine (92) :

« Une attention insuffisante a été apportée à l'utilisation des espaces souterrains. C'est pourtant une excellente formule pour l'intensification urbaine que l'on dit rechercher ».

7.6.1.4 Les conditions de densification

7.6.1.4.1 Les règles autour des gares

La densification autour des gares est une mesure majoritairement reconnue louable mais il est aussi demandé de prendre en compte les caractéristiques du tissu urbain et de prescrire ces orientations seulement si les gares sont nouvelles. Cette mesure pourra aussi être préconisée si les gares existantes sont mieux équipées ou mieux desservies (cas des gares principalement de Grande Couronne).

CE 121 La Mairie de Rueil-Malmaison(92) :

considère que les objectifs de densification pour la Ville et la CAMV (à mettre en cohérence avec le PLH et les projets de CDT), sont disproportionnés avec les projets de transports.

RE 923 Ville de Sceaux (92) :

Par délibération du 28 mars 2013, le Conseil municipal déclare que: « le classement de l'ensemble de la commune en « quartier à densifier à proximité d'une gare » qui implique une augmentation uniforme de densité de 15% n'est absolument pas pertinent ».

Antony/1/19 observations des habitants d'Antony (92):

contre la densification surtout autour des gares. A Antony, qui dispose de 6 gares, c'est toute la ville qui va se densifier au détriment des quartiers pavillonnaires.

Versailles/1/ 25 M. Lebrun Maire de Viroflay (78):

émet un avis négatif sur le projet et ajoute que les quartiers à densifier à proximité des gares sont d'une classification incompréhensible, compte tenu de la spécificité du territoire communal (topographie de vallée, exigüité de la zone urbaine, tissus urbain déjà très bâti, un réseau viaire sur les coteaux ...).

7.6.1.4.2 La pénurie de logement, première composante de la densification ?

Il est souvent constaté que la densification est trop orientée sur la réponse à donner à la pénurie de logement ; la recherche d'un équilibre logement-emploi doit aussi être réaffirmée. La densification du développement économique est aussi nécessaire à ses habitants et ne doit pas être considérée comme une variable d'ajustement dans la composition de la densification des territoires.

CE 288 Le Conseil général du Val d'Oise considère que la construction de logements autour des pôles-gares n'est envisageable que si la desserte ferroviaire des territoires concernés est significativement améliorée alors que qu'un grand nombre de lignes imposent aux usagers un service dégradé et saturé ne pouvant supporter de capacité supplémentaire.

7.6.1.4.3 Programmation de la densification

Beaucoup d'observations insistent sur la programmation de l'amélioration des transports, rénovation, modernisation des infrastructures ou des matériels, nouveaux réseaux tels que le GPE ou les prolongements de lignes qui doivent anticiper, voire accompagner les efforts de densification. Les délais d'obtention de permis de construire n'ont pas de commune mesure avec la réalisation de grands équipements d'infrastructures qui exigent toute une procédure complexe et très longue sans compter des délais de construction nettement plus importants. Il ne faut pas reproduire la mise à disposition de nouveaux logements ou la création de nouveaux emplois dans des sites non pourvus d'équipements publics à commencer par les transports en commun de qualité, comme il a pu être constaté lors de la construction des villes nouvelles à la fin des années 60.

CE 268 Environnement 92 (92) :

estime que la construction de nouveaux ensembles immobiliers ne devrait être acceptée qu'à la condition que la capacité opérationnelle des transports en commun soit effective à la date de leur livraison à leurs habitants.

CE 1461 M. Perrin Maire adjoint de Rueil- Malmaison(92) :

estime qu'avant tout projet de densification, il faut créer, développer et améliorer les réseaux de transports publics.

CE 262 La Communauté d'Agglomération d'Argenteuil-Bezons (95) :

souhaite que le SDRIF précise la conditionnalité entre les projets de développement et l'offre de transports en commun - eu égard au déficit de transports en commun et au potentiel de renouvellement urbain -.

CE 963 M. Lefèvre Le Chesnay (78) :

la ville du Chesnay émet un avis défavorable au projet du SDRIF considérant qu'il n'y a aucune cohérence entre les objectifs d'accroissement de l'habitat et les moyens prévus pour le transport.

RE 1691 M. Dudouit Montgeron (91) :

« S'il ne faut que quelques mois pour délivrer un permis de construire, il faut plusieurs années pour élaborer et mettre en œuvre un projet d'infrastructure (Etudes préliminaires, Avant-Projet, enquêtes administratives, acquisitions foncières, procédures de concertation locale, élaboration d'un projet, mise à l'enquête publique, approbation définitive du projet ... sans parler de la recherche et de la mise en place des financements !). Saura-t-on organiser et mener de front délivrance des permis de construire et réalisation des infrastructures indispensables à la desserte des nouveaux logements une fois le SDRIF amendé et approuvé et les documents d'urbanisme rendus compatibles? Car aménagement et desserte des territoires sont indissociables ».

7.6.1.4.4 Les quartiers pavillonnaires

L'incitation à la densification de l'existant conduit souvent à la transformation des quartiers pavillonnaires, ce qui fait légitimement réagir les habitants de ces quartiers. Les collectivités seront dans l'obligation de modifier leur document d'urbanisme pour intégrer la prescription du SDRIF qui va très souvent générer des conflits. De nombreuses villes déclarent ne pas être en mesure d'appliquer les nouvelles règles. Et il est souvent constaté que ces orientations ne correspondent pas à l'aspiration d'une grande majorité des citoyens qui souhaitent un logement individuel et un petit jardin.

RE 376 Mme Delair Antony (92) :

estime que «la densification est à proscrire dans toutes les communes d'île- de- France de type pavillonnaire ; cela conduirait :

- 1) à faire disparaître un patrimoine important du XIXème et début XXème qui fait tout le charme de ces banlieues ;
- 2) de créer de nouvelles zones sensibles à terme ;
- 3) de faire disparaître le charme vert de ces banlieues ».

CE 186 La Mairie de Villejuif (94) :

indique que « les secteurs pavillonnaires sont un atout pour la qualité de vie des habitants, la diversité architecturale et pour les services écologiques et paysagers rendus par les jardins. La densification doit être modérée, maîtrisée et exigeante ».

CE 188 La Mairie de Bois Colombes(92) :

pense que la densification menace l'identité pavillonnaire et risque de contribuer à dégrader la qualité de vie.

RE 104 M. Hubert:

« Comment répond-on aux souhaits d'une majorité de nos concitoyens qui ne rêvent que d'une maison avec jardin dont ils seraient propriétaires (et non pas de voisins sur le même palier) ? ».

7.6.1.4.5 Les équipements publics

La densification des villes qui s'accompagne nécessairement d'une augmentation de population et d'activités va nécessiter des équipements complémentaires pour le transport, l'enfance, l'enseignement, la santé, la culture, le sport, l'environnement, l'administration, etc. Les collectivités qui auront la charge de ces équipements supplémentaires s'interrogent sur leur mise en œuvre.

Cergy/1/13 M. Lavaud Président de la Communauté d'Agglomération du Parisis (95) :
demande des précisions sur la mise en œuvre des mesures d'accompagnement (équipements publics, transports) de la densification : « il serait opportun de préciser les conditions de réalisation de cette densification tant sur le plan financier qu'en matière d'aménagement (équipements publics, transports) ».

7.6.1.5 Des contraintes locales

Un certain nombre d'anomalies a pu être constaté par les collectivités au niveau des contraintes locales pour la mise en œuvre des orientations de la densification. Il doit surtout être tenu compte de la disponibilité du foncier, des possibles nuisances que pourraient supporter les nouveaux habitants (cas d'une urbanisation supplémentaire sous les couloirs aériens, le long d'importants axes de circulation routières ou ferroviaires ou proches d'installations industrielles pouvant être dangereuses).

CE 144 Ports de Paris Paris (75) :
demande que les plateformes portuaires de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne soient impérativement dégagées de tout secteur à fort potentiel de densification ayant vocation à développer, l'urbanisation étant incompatible avec la vocation portuaire.

CE 212 Le PNR du Gâtinais français :
veut une réduction des possibilités d'urbanisation, règles et pastilles, et propose une rédaction pour une « urbanisation conditionnée à la densification des espaces déjà bâtis ».

RE 1712 M. Jamati Maire de Bailly (78) :
demande que la densité d'urbanisation soit définie en proportion de sa constructibilité.

RE 1055 M. Bonnet, Maire de Morigny-Champigny (91) :
conteste la possibilité de respecter les objectifs de densification des espaces urbanisés, sans contrevenir aux règles existantes, de protection du patrimoine historique et des espaces naturels.

Etampes/2/21 M.le Maire de Pussay (91) :
signale que la consommation foncière de la commune a été faible ces dernières années, les urbanisations s'étant développées en densifiant le tissu urbanisé. La poursuite du développement économique et la construction de nouveaux logements nécessitent une extension de dix hectares sur la durée du SDRIF, les potentialités internes au village étant maintenant réduites. L'application uniforme de la règle qui fixe les potentialités d'extension pénalise les communes qui ont préservé les espaces naturels et agricoles et qui ne disposent plus de marges pour les constructions de logements y compris sociaux. La commune demande que des règles dérogatoires soient mises en place pour corriger cette anomalie.

Nanterre/1/2 M.Gabriel Conseiller régional, Maire-adjoint de Rueil-Malmaison (92):
la sur densification n'est pas structurée, ni parfaitement juxtaposée avec le tracé du GPE ; la sur densification à Rueil est inacceptable.

Mantes-la-Jolie/1/5 M.Tasset Maire d'Orgeval (78) :

demande que les potentiels de développement et de densification soient mis en adéquation avec les périmètres juridiques et de projet portés par la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine, l'OIN Seine-aval et Confluence Seine- Oise.

RE 1031 M.Macdonald Garches (92) et de très nombreux habitants des communes voisines du Parc de Saint-Cloud :

sont contre l'urbanisation d'une partie du parc de Saint-Cloud, partie de l'histoire de France et poumon vert du secteur.

CE 57 La Mairie de Levallois (92) :

indique que « les grandes orientations du SDRIF sont louables, mais les propositions de mise en œuvre apparaissent parfois difficilement réalisables et/ou conciliables». Notamment pour le logement : « il ne prend pas en compte le réel potentiel de construction de chaque territoire, se bornant à sur densifier les territoires du cœur d'agglomération, ni les situations de sur occupation des logements».

Nogent-sur-Marne/1/3 l'Association CEDRE La Queue-en-Brie (94) :

veut interdire les constructions de logement le long des grandes infrastructures routières et ferroviaires et restreindre le droit à construire dans les zones agricoles. Tous les espaces boisés devraient bénéficier d'une lisière inconstructible, même ceux ne figurant pas sur la carte.

7.6.1.6 Les objectifs de la densification et la qualité de la vie

Le cadre de vie, l'environnement, les espaces verts et la mixité sociale du logement, traités spécifiquement dans d'autres thèmes, ont aussi un lien avec la densification.

RE 414 M.Flé Fresnes-sur-Marne (77) :

insiste pour, d'une part, densifier Paris et sa Petite Couronne et, d'autre part, arrêter de « construire des lotissements qui dévisagent nos paysages et nos villages».

CE 84 M.Briend Antony (92) :

émet un avis défavorable au projet de SDRIF : hyper centralisation néfaste au développement économique, à la qualité de l'air, et à l'amélioration des transports (le GPE ne va pas corriger la situation si l'on densifie autour des gares).

RE 426 M.Vucher-Bondet Neuilly s-Seine (92) :

pense que c'est une hérésie de vouloir construire encore plus dense, source de violence, d'agressivité et de mal être.

RE 1081 MM. Laurent et Pilar Saldivia, EELV « Plaine de Versailles -Plateau de Saclay » :

sont contre la densification, mais pour la qualité de vie et la préservation des espaces naturels.

RE 304 M. Rouchaud Noisy-le-Grand (93) :

propose de réduire les zones pavillonnaires et de les transformer en zones avec immeubles limités en hauteur, deux étages par exemple avec de grands espaces verts. Il propose d'imposer balcons ou terrasses dans ces immeubles pour compenser la disparition des jardins.

RE 111 Mme Raphel Antony (92) :

est favorable à la densification de l'habitat dans certaines zones d'Antony et précise qu'il y a une possibilité de créer de l'habitat « moyenne gamme». Les efforts de la ville en matière

sociale sont importants. « Il ne s'agit pas de créer des tours ou des barres type années 1960. De petits immeubles peuvent être construits dans beaucoup de quartiers et il faut absolument pour rééquilibrer la mixité sociale, avoir de l'habitat qui soit agréable, mais non luxueux, comme tout ce qui a été construit depuis 30 ans».

RE 1201 M.Egido Stains(93) :

attire l'attention des conséquences sur la qualité et le cadre de vie de la densification urbaine. Il demande tout particulièrement une répartition équitable du logement social pour éviter les effets de ghettos.

CE 206 La Mairie de Pontoise (95) :

signale que l'objectif de densification associé à celui de 10 m² d'espaces verts /habitant ne respecte pas l'identité urbaine, patrimoniale et environnementale de Pontoise.

CE 90 L'Association JADE (78) :

indique que, par rapport à ses homologues mondiales, l'agglomération parisienne est celle qui a le moins d'espaces verts par habitant et qu'il n'est pas prévu suffisamment de zones de détente et de respiration dans l'agglomération centrale.

7.6.1.7 Les objectifs quantitatifs de densité

Les calculs de densité pour la densification de la ville sont l'objet de demande de précisions ou d'interrogations de la part des collectivités qui souhaiteraient plus d'orientations sur les répartitions en termes d'habitat ou d'emplois.

CE 53 La Mairie de Joinville-le-Pont (94) :

demande une définition plus précise de l'augmentation de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat, ces notions étant opposables aux documents d'urbanisme.

CE 297 La Mairie de Pantin (93) :

se pose la question du calcul de la densité humaine des territoires à proximité des gares et des stations de métro ou de tramway et où doit s'appliquer la règle d'augmentation de la densité humaine des espaces d'habitat de 2008 à 2030 ?

7.6.1.8 La consommation foncière

Les nouvelles consommations foncières surtout agricoles, avec les 29 000 ha d'extensions urbaines maximales sur la période 2008-2030, auxquels il faut ajouter les besoins nécessaires aux grands équipements et infrastructures de niveau supra territorial, ont suscité de multiples réactions.

Des interrogations se sont manifestées sur le calcul et sur la crédibilité de cet objectif de maximum de consommation foncière sachant que le SDRIF de 1994 n'avait pas été très suivi dans ce domaine. Il est souvent demandé de préciser la période concernée, la prise en compte ou pas des surfaces déjà inscrites dans les documents d'urbanisme ou en cours d'urbanisation, les surfaces nécessaires aux équipements et aux infrastructures.

Les besoins fonciers nécessaires aux objectifs de densification par territoire attirent d'abondantes observations.

CE 218 M. Plasmans Agriculteur Chennevières- les- Louvres (95) :

indique que la préservation des espaces agricoles est peu crédible : rythme de consommation trop important, pas d'amélioration avec celui des 20 dernières années et est

une variable d'ajustement en raison de l'imprécision de la définition et de la localisation des surfaces urbanisables alors que l'agriculture a besoin d'une vision claire sur l'avenir.

CE 195 L'Union Sociale pour l'habitat d'Ile-de-France (AORIF) (75) :

sur la base du constat d'OCEAN, pour une production de 51 000 logements, 1339 ha/an ont été consommés. Le projet de SDRIF autorise un niveau de consommation du foncier équivalent (1 328 ha/an) mais impose la production de près de 40% de logements supplémentaires.

CE 1444 M.Riottot Président d'Ile-de-France Environnement :

demande la protection de l'agriculture francilienne en estimant que la volonté d'utiliser 29 000 ha d'ici 2030, soit 1 800 ha/an, n'est pas un signe fort de protection. « Entre les infrastructures nouvelles, les zones logistiques et de bureaux, les zones d'activités, les zones résidentielles individuelles et collectives, y aura-t-il une place encore pour produire de la nourriture ? ».

RE 646 Particulier :

« Selon l'évaluation environnementale du projet de SDRIF, le «total des extensions urbaines maximales « pourra s'élever à 29 225 hectares pour la période 2008-2030, soit un rythme annuel de 1 328 hectares. A cela doit s'ajouter un ratio de 40 % pour tenir compte des équipements et infrastructures induits par le développement urbain, soit 530 hectares par an. Donc un total de 1 858 ha par an. Où est le progrès ? Ces estimations sont fondées sur les données du MOS 2008. Or le SDRIF 2030 ne s'appliquera qu'à compter de 2014. Les espaces urbanisés entre 2008 et 2014 ne sont comptés nulle part. Cette catégorie ne peut être confondue avec les 4 000 ha d'espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation et mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité. Autre problème, la « règle de calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés pour l'application des orientations relatives aux capacités d'extension non cartographiées « (p. 33 du fascicule relatif aux orientations réglementaires), prend pour référence les espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF, donc 2013 voire 2014... ce qui est en contradiction avec l'évaluation environnementale basée sur le MOS 2008. Finalement, il apparaît que l'estimation de 1 858 ha par an pourrait être dépassée par la réalité et de beaucoup».

RE 962 Fédération Régionale des Coopératives Agricoles d'Ile-de-France :

la Fédération indique que la suppression sur 20 ans d'environ 40 000 ha aurait des conséquences importantes sur l'économie agricole de la Région Ile- de- France. (...) 40 000 ha retirés représenteraient plus de 10% de la production céréalière soit un volume de 250.000 tonnes. La Fédération regrette que les espaces agricoles soient toujours la variable d'ajustement des extensions urbaines.

7.6.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.6.2.1 Le projet de SDRIF

En préliminaire à la présentation des éléments du projet, la question est de comprendre la nécessité ou pas de densifier la métropole, en évoquant la situation actuelle et celle vers laquelle la Région souhaite arriver à l'horizon 2030.

7.6.2.1.1 La densification : est-ce une nécessité ?

La démographie

La région Ile-de-France accueille aujourd'hui le cinquième de la population du pays. Une évolution importante de cette urbanisation s'est effectuée surtout au début du 20^{ème} siècle,

comme le traduit le tableau ci-dessous et s'est stabilisée depuis une cinquantaine d'années. Les prévisions pour cette proportion à l'horizon 2030 ne devraient pas notablement évoluer.

année	Population en Ile-de-France en millions	Population en France en millions	Pourcentage de la population en Ile-de-France, en %
1900	4,5	40	11,2
1950	7,0	42	16,6
1970	9,5	50	19,0
2012	11,5	65	17,7
Prévisions 2030	12,9	68	19,0

La prévision d'augmentation de l'ordre d'1,4 million d'habitants supplémentaires d'ici à 2030 par rapport à la situation actuelle pourrait varier de 500 000 habitants en plus ou moins suivant la fécondité, le solde migratoire et le niveau de mortalité.

La concentration urbaine

La région ne comporte que 21% de son territoire en espaces urbanisés, où se concentrent près de 90 % de la population, alors que 24% sont en espaces forestiers, 50% sont en espaces agricoles et 5% en milieu naturel et en eau. Le cœur de métropole, qui comprend Paris et les communes dont le bâti est en continuité avec Paris, urbanisé à 80%, est dense, puisque la somme des habitants et des emplois atteint ou dépasse au moins 80 à l'hectare urbain construit. La densité de la population est très importante en cœur d'agglomération comme le montre le tableau suivant des dernières statistiques de l'INSEE publiées début 2013:

Répartition	Habitants	Superficie km2	Densité de population hab./km2
Paris	2 243 833	105	21362
Petite Couronne	4 422 270	657	6 731
Grande Couronne	5 120 131	11 250	455
Total	11 786 234	12 012	981

La tendance à la densification urbaine, depuis les années 80, s'est accélérée puisque actuellement environ 60 % des logements et la moitié des bureaux sont construits dans les espaces urbains existants. Elle correspond à une volonté des communes, action souvent appuyée par les intercommunalités, à l'action des Sociétés d'économie mixte et d'opérateurs privés ou de logements sociaux. Il existe aujourd'hui un besoin impérieux de construction de nouveaux logements pour répondre aux demandes dues à la progression démographique, à l'attractivité économique de la région et au retard important accumulé depuis quelques années.

L'urbanisation de la région, qui a porté principalement sur les villes nouvelles pendant 30 ans à partir de 1970, s'est déplacée le long de la Francilienne, en Ceinture verte et dans les bourgs et villages. Par ailleurs, la croissance de l'Ile-de-France, loin de se densifier autour de ces villes nouvelles, s'est largement faite par projection de nouvelles tentacules, par urbanisation des terres agricoles entre les tentacules, aboutissant à d'immenses zones urbaines en continu souvent privées d'emploi, alors que l'extension des transports en commun prenait un retard considérable. Les extensions de ces dernières années montrent

des programmes en Zones d'aménagement concerté principalement pour les locaux d'activités à 86%, contre seulement 26% de construction de logements. Une proportion importante des nouveaux programmes de logements se sont majoritairement réalisés en cœur d'agglomération, surtout à Paris et en Petite Couronne. L'extension de l'habitat n'a concerné que 48% de l'urbanisation de l'Île-de-France entre 1982 et 2008 pour 18% d'activités, 22% d'infrastructures et d'équipements et 14% d'aménagements d'espaces non construits, tels que jardins, parcs, espaces de plein air.

Le potentiel économique

Cette densification urbaine répond à la très forte activité économique de la région concentrée sur un très petit territoire. Forte de plus de 5.3 millions d'emplois, l'Île-de-France est la plus importante région économique d'Europe par son PIB.

La répartition spatiale habitat-emploi

Cette densification constatée aujourd'hui n'est pas équilibrée puisque les emplois sont plus concentrés sur Paris et l'Ouest parisien, alors que l'habitat est davantage condensé sur Paris, l'Est parisien et la Grande Couronne.

L'aspect légal et réglementaire

Selon l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme, le SDRIF doit « préserver les zones rurales et naturelles » et reconnaître la place de l'agriculture dans la région dans ses dimensions économiques, sociales, spatiales et de gestion des espaces et des paysages. Il est nécessaire de maintenir ces espaces pour la respiration de l'agglomération, pour la qualité de vie et de l'approvisionnement en produits alimentaires au plus proche de ses consommateurs.

La loi du 3 août 2009 dite « Grenelle 1 » a assigné, notamment aux collectivités publiques, des objectifs de lutte contre le changement climatique, des orientations en matière de transport, de densification et de localisation de l'urbanisation, de lutte contre la régression des surfaces agricoles et l'étalement urbain.

La maîtrise de l'étalement urbain est également évoquée dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Selon la loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » qui porte engagement national pour l'environnement (ENE), des nouvelles règles d'encadrement sont prévues dans les documents d'urbanisme (SCoT et PLU) en matière de planchers de densification ou d'objectifs de mixité sociale, d'équilibre entre d'une part le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé et d'autre part l'utilisation économe des espaces agricoles et naturels et la sauvegarde des espaces urbains et du patrimoine bâti remarquables

Selon la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 13 juillet 2010, l'objectif est de réduire de moitié la perte des surfaces agricoles d'ici 2020 et d'instaurer un observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN) pour analyser la réduction des surfaces.

Le bilan du SDRIF de 1994, établi conjointement en 2004 par l'Etat, la Région et le CESER, a clairement révélé que le SDRIF n'était plus suffisant notamment pour :

- juguler les déséquilibres internes à la région et les nombreuses inégalités territoriales;

- mettre en cohérence l'organisation urbaine et les systèmes de transports ;
- construire un nombre suffisant de logements pour répondre aux besoins ;
- encourager la densification de la ville existante ;
- limiter la consommation d'espace et l'orienter de manière plus cohérente, dans le respect des enjeux environnementaux ;
- préserver les paysages, les surfaces cultivées, d'élevage ou forestiers constamment menacé par l'urbanisation et les aménagements routiers ;
- réduire la dépendance à la voiture et favoriser les transports en commun ;

Le projet de la révision du Schéma Directeur d'Ile-de-France à l'horizon 2030 doit répondre à tous ces défis.

Le concept du SDRIF : la densification pour une ville dense et compacte

Le projet du SDRIF repose sur le principe d'une ville dense et compacte avec des composantes urbaines, environnementales et économiques qui doivent assurer une cohérence d'ensemble, ainsi que c'est le cas de nombreuses villes à travers le monde, même si l'agglomération parisienne est très spécifique.

Ce principe devra donc être marqué par une densification des espaces urbanisés existants en limitant l'étalement urbain. Il sera surtout orienté vers une densification marquée aux abords des transports en commun et notamment les gares, qu'elles soient du réseau existant ou du réseau futur du Grand Paris Express, du réseau de chemin de fer ou du réseau de métro.

Cette augmentation de l'intensification urbaine doit s'appuyer sur une densification appropriée et raisonnable avec une densité acceptable. De même, il devra être recherché une compacité de qualité..

Définir la densification

La densification urbaine consiste à faire vivre davantage de population sur un même espace urbain. L'exemple-type est celui qui consiste à transformer l'habitat de petites maisons individuelles d'un quartier en habitat collectif pourvu d'immeubles de plusieurs niveaux.

De nouveaux immeubles peuvent aussi être implantés sur des zones à requalifier comme sur des friches industrielles ou sur les « dents creuses urbaines », espaces non construits entouré de parcelles bâties.

Cette densification doit s'accompagner d'une mixité fonctionnelle et sociale, d'une qualité environnementale des constructions (isolation thermique et phonique, orientation pour privilégier les apports solaires en lumière et en chaleur, espaces verts.....).

Les avantages de la densification sont importants :

- diminution des temps de transport entre le domicile et les lieux de travail, de ravitaillement, de loisirs et de service, d'où une diminution sensible de l'usage des transports collectifs ou individuels grands consommateurs d'énergie et de dégagement de gaz à effet de serre ;
- meilleure rentabilité des services urbains, réseaux des utilités, eau assainissement, électricité, gaz, évacuation des déchets, communication,... ;
- meilleur taux d'utilisation des transports en commun ;

- lutte efficace contre l'étalement urbain grand consommateur d'espaces ouverts surtout de terres agricoles.

Le bilan énergétique global et de développement durable doit être plus nuancé, les immeubles de grande hauteur doivent être équipés de multiples ascenseurs, pourvus très souvent de climatisation, de stations de pompage d'eau potable pour les étages supérieurs, de groupes électrogènes de secours, etc.

Sont aussi nuancés les avis sur la qualité de vie et la santé pour les densifications trop importantes comme celles qui ont été effectuées dans les années 1960-1980 et qui sont aujourd'hui à l'origine de ce que l'on a appelé le « mal des banlieues ». De même les nécessaires réserves en espaces de respiration au cœur des cités doivent impérativement être définies et doivent devenir intangibles.

Quelle densité urbaine ?

Le C.O.S., Coefficient d'Occupation des Sols, est « la densité de construction définie par le rapport entre la surface de plancher de cette construction et la surface de terrain sur laquelle elle doit être implantée.

Le C.E.S., Coefficient d'Emprise au Sol, est le rapport entre la surface au sol d'une construction et la surface sur laquelle elle se trouve.

La densité bâtie est le coefficient d'emprise au sol multiplié par le nombre de niveaux de la construction.

La densité volumique est le rapport entre le volume du bâtiment et la surface de la parcelle sur laquelle elle se trouve.

La densité de population est le rapport entre le nombre d'habitants et la surface considérée (en ha ou en km²).

La densité de logement est le rapport entre le nombre de logements et la surface considérée (en ha ou en km²).

La densité d'emplois est le rapport entre le nombre de logements et la surface considérée(en ha ou en km²).

La densité humaine est le rapport entre la somme du nombre d'habitants et du nombre d'emplois par rapport à la surface considérée (en ha ou en km²).

Ainsi, avec l'ensemble de ces définitions, il sera toujours nécessaire de qualifier la densité pour savoir de laquelle il s'agit. Par exemple, à même densité de population sur un terrain d'une superficie donnée, il pourra y avoir indifféremment un immeuble de grande hauteur à faible emprise au sol ou de petits collectifs à emprise modérée ou de multiples logements individuels de faible hauteur mais à forte emprise au sol. Le public a souvent le sentiment qu'une parcelle équipée d'immeuble de grande hauteur est plus dense qu'avec les autres formes de construction, alors que cela peut être tout à fait l'inverse. La perception de la densité, souvent erronée, nécessite des efforts de pédagogie.

La ville compacte

La ville « compacte » est une ville dont on rapproche les différentes fonctions. Depuis de très nombreuses années, les plans d'urbanisme se caractérisent par un « zonage » séparant les fonctions de logement, d'emplois, de services et de commerces, de loisirs et de culture. Cet urbanisme à fonctions très séparées conduit à de très fréquents déplacements consommateurs d'énergie et générateurs de gaz à effet de serre.

Aujourd'hui, l'urbanisme doit rapprocher le domicile du travail, créer des quartiers multifonctionnels avec les équipements publics et les commerces de proximité.

C'est bien le concept de ville dense et compact vers quoi veut tendre le SDRIF pour le cœur d'agglomération entourée de pôles de centralités eux-mêmes denses et compacts, ensemble que l'on peut qualifier de polycentrisme dense et compact qui permet l'économie de la consommation de foncier.

En matière d'économies énergétiques, il est précisé à la page 55 du fascicule 2 du dossier : « Lorsque la compacité s'accroît, les bénéfiques énergétiques escomptables proviennent du fonctionnement global plutôt que du fonctionnement local : ce qu'on réduit alors, « toutes choses égales par ailleurs », c'est par exemple la distance moyenne des navettes domicile travail (qui continuent de peser sur la capacité des infrastructures de transport à prévoir). C'est aussi la longueur des circuits d'approvisionnement des supermarchés depuis les grandes plateformes logistiques régionales. C'est encore la distance moyenne entre une zone d'activités et une voie fluviale ou un raccordement ferré.

7.6.2.1.2 Le projet : un modèle urbain compact et multipolaire

Le Schéma Directeur Ile-de-France 2030 se donne pour ambition l'établissement d'un modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, tenant tout autant compte des identités et des initiatives locales, que du besoin de cohérence de l'intérêt général pour le long terme (cf page 53 du fascicule 2).

7.6.2.1.3 Une densification de qualité sans étendre l'agglomération

A la page 54 du fascicule 2, il est noté qu' « il s'agit d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, notamment ceux bien desservis par les transports collectifs, et de répondre grâce à cela aux grands défis régionaux. La densification est le moyen de réaliser une région métropolitaine compacte économe en espace, en énergie, mais aussi en argent public ».

La Région « porte l'ambition de coupler la densification des tissus urbains existants avec l'amélioration du cadre de vie afin d'accueillir tous les Franciliens en leur permettant de vivre dans une ville agréable et apaisée ».

Pour être acceptée, la densification devra intégrer des espaces ouverts urbains (parcs, squares, jardins publics, mais aussi friches, jardins, etc.).

Dans le même temps (cf page 25 du fascicule 3), il est prévu que le développement et le maillage des espaces ouverts doivent contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, et à améliorer la qualité urbaine. Dans les secteurs déficitaires en espaces verts, l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant.

7.6.2.1.4 La densification par zone : les règles

Les Orientations réglementaires du SDRIF visent à augmenter la densité de l'ensemble des tissus urbains actuels, quartiers d'habitat, zones d'activités et d'emploi, équipements ou tissu mixte et à privilégier la requalification avant la réalisation de nouvelles constructions. Le niveau de densification minimal attendu à l'horizon 2030 est exprimé à la fois en densité

des espaces d'habitat (nombre de logements par hectare) et en densité humaine des espaces urbanisés, considérés à l'échelle communale ou intercommunale. Il est gradué selon la localisation géographique des espaces et leur réceptivité potentielle.

Les espaces urbanisés

A la page 27 du fascicule 3 il est indiqué que pour les espaces urbanisés à optimiser, les orientations à l'horizon 2030, à l'échelle communale ou intercommunale, consistent en une augmentation minimale de 10 %:

- de la densité humaine ;
- de la densité moyenne des espaces d'habitat.

Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare en 2008 (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat du cœur de métropole - 110 logements/hectare-) doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

Les quartiers à densifier à proximité des gares

Pour les quartiers à densifier à proximité des gares, qui sont définis par un rayon de l'ordre de 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transport collectif en site propre existante ou à venir, les orientations précisent qu'ils doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs. A l'horizon 2030, à l'échelle communale ou intercommunale, est attendue une augmentation minimale de 15% :

- de la densité humaine ;
- de la densité moyenne des espaces d'habitat.

Les communes dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements/hectare en 2008 (soit deux fois la densité moyenne des espaces d'habitat de métropole-110 logements/hectare-) doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil fixé.

Les secteurs à fort potentiel de densification

Les secteurs à fort potentiel de densification comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs d'habitat que dans ceux réservés aux activités.

Ainsi, 926 secteurs à fort potentiel de densification ont été inscrits sur la Carte de destination générale des différentes parties du territoire. Le potentiel de mutation et de valorisation ne doit pas être compromis. Mais de nombreux secteurs à fort potentiel de densification couvrent des espaces d'activités pour lesquels il est difficile de fixer un seuil de densification.

Les seuils de 10 et 15% d'augmentation de la densité à l'horizon 2030 ne s'appliquent pas aux communes ayant déjà de très fortes densités, même si elles doivent participer à l'effort global.

Par ailleurs, il s'agit de densités moyennes. Le tissu existant n'étant pas homogène, certains secteurs, tels que les ensembles d'habitats collectifs discontinus ou les opérations réalisées récemment, n'auront pas la capacité à se densifier ou à muter fortement. Les objectifs d'accueil, de nouveaux logements en particulier, sont donc reportés sur le reste du tissu, avec un effort de densification plus important.

Les efforts de densification les plus importants, en quartiers de gare, couvrent entre 50 et 70 % du territoire des départements des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis et entre 4 et 12% des départements de l'Essonne, du Val-d'Oise, des Yvelines et de Seine-et-Marne.

L'application de ces orientations rend possible un accueil des nouveaux logements à hauteur de 75% dans le tissu existant et de 25% en extension, ce qui représente des niveaux de compacité et de densité très importants.

Les nouveaux espaces à urbaniser

Secteurs d'urbanisation préférentielle

Les secteurs d'urbanisation préférentielle sont des secteurs offrant un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité, qui répondent aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi, tout en limitant la consommation d'espaces, grâce notamment à leur desserte en transports collectifs et à l'accessibilité aux équipements et services. Ils sont identifiés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par des pastilles. Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les communes et les groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets. L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs d'urbanisation préférentielle de la commune (et, le cas échéant, de ceux du groupement de communes):

- au moins égale à 35 logements par hectare;
- au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants en 2008, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare.

Secteurs d'urbanisation conditionnelle

Les secteurs d'urbanisation conditionnelle sont, par leur localisation, leurs caractéristiques, et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, porteurs de potentialités de développement urbain à terme qu'il convient de ne pas obérer. L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à la création d'une desserte en transports collectifs. La date de référence pour constater la réalisation de cette condition est celle de l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

Secteurs de développement à proximité des gares

Les secteurs de développement à proximité des gares sont ceux les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme, conformément aux objectifs du SDRIF. Ils sont situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare. Il est prévu à l'horizon 2030 une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

Agglomérations des pôles de centralité à conforter

Pour les agglomérations des pôles de centralité à conforter, l'objectif est d'éviter l'accroissement des déplacements en polarisant l'espace rural. La carte de destination générale des différentes parties du territoire et la carte des «Grandes entités géographiques» représentent les pôles de centralité à conforter et il est prévu, à l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal pour chaque commune de l'agglomération du pôle de centralité à conforter. En cas de SCoT ou de PLU intercommunal, ces capacités peuvent être mutualisées pour permettre de répondre au mieux aux objectifs intercommunaux.

Extension des bourgs, villages, hameaux

Pour l'extension des bourgs, villages et hameaux à l'horizon 2030, il est prévu une augmentation de l'urbanisation de l'ordre de 5% de l'espace urbanisé communal des bourgs, des villages et des hameaux en recherchant la plus grande compacité possible autour de l'urbanisation existante et en respectant les espaces de respiration entre les bourgs, hameaux et villages existants.

Incidences des extensions urbaines

Sur les espaces agricoles, boisés ou naturels

La consommation maximale d'espaces agricoles, boisés et naturels autorisée par le projet de SDRIF pour accueillir l'extension des espaces urbanisés au sens strict (habitat et activités, ainsi qu'équipements et infrastructures de niveau territorial, c'est-à-dire hors grands équipements et infrastructures de niveau supra territorial) est estimée à 25 225 hectares entre 2008 et 2030, auxquels il faut ajouter 4 000 hectares d'espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité.

Cette enveloppe globale de 29 225 hectares, entre 2008 et 2030, représente un rythme de 1 328 hectares d'extension maximale des espaces urbanisés par an entre 2008 et 2030 (contre 1 750 hectares dans le SDRIF de 1994), comparable à celui observé entre 1990 et 2008, mais dans un contexte de construction de logements et de création d'emplois près de deux fois moins forte que celles envisagées par le projet de SDRIF.

Ce potentiel d'extension urbaine se répartit pour 64,2% en Ceinture verte, 33,4% dans l'espace rural et 2,4% dans le cœur de métropole.

Sur les espaces urbanisés

L'extension des espaces urbanisés est pour deux tiers cartographiée sur la Carte de destination générale des différentes parties du territoire sous la forme de 810 « pastilles » d'urbanisation préférentielle et conditionnelle, fortement polarisées sur les quartiers de gare puisque deux tiers d'entre elles sont situées à moins de 2 kilomètres d'une gare.

Un minimum de 35 logements/hectare est attendu dans les secteurs d'urbanisation préférentielle et les extensions des agglomérations des pôles de centralité.

Le potentiel offert par chaque « pastille » est de 25 hectares mais, si l'on prend en compte les contraintes physiques ou réglementaires interdisant l'extension urbaine, le potentiel effectivement mobilisable est réduit à 21,6 hectares en moyenne. Cela représente un potentiel cartographié de 17 475 hectares. Les dispositions du SDRIF n'obligent pas à ouvrir à l'urbanisation ces secteurs d'urbanisation nouvelle et précisent que leur ouverture doit être mesurée en fonction de l'expression des besoins.

Un tiers des extensions urbaines cartographiées (secteurs d'urbanisation préférentielle et secteurs d'urbanisation conditionnelle) est polarisé dans les villes nouvelles de Sénart et Marne-la-Vallée, autour de Cergy et en plaine de France, et deux cinquièmes dans les opérations d'intérêt national.

Le SDRIF prévoit à l'horizon 2030 une densification variable suivant l'urbanisation actuelle et répartie sur le territoire. Les orientations sont une extension modérée des bourgs, villages et hameaux contenue à 5%, une augmentation des espaces d'habitat déjà urbanisés de 70 à 79 logements par hectare pour les quartiers de gare bien desservis par les réseaux de transports collectifs et de 18 à 21 logements par hectare dans les tissus urbains plus diffus avec un effort régional de 75% dans les espaces déjà urbanisés et 25% dans les secteurs d'urbanisation nouvelle (page 89 et 90 du tome défis, projet spatial régional, objectifs).

Sur les espaces verts

La page 71 du fascicule 2 indique : « de plus, cette densification ira de pair avec une offre ambitieuse en espaces verts. Malgré l'importance du patrimoine végétal hérité des siècles passés, et des politiques importantes d'acquisition et de création d'espaces verts publics, de vastes zones de carence en espaces verts persistent (Ouest du Val-de-Marne, centre de la Seine-Saint-Denis, Centre et Nord des Hauts-de-Seine). C'est pourquoi de nouveaux espaces verts seront créés dans le cœur de la métropole. La trame verte d'agglomération sera consolidée par un important réseau de liaisons vertes entre les principaux espaces de respiration, support de continuités écologiques renouvelées, en réponse à une attente sociale. C'est une des conditions de réussite d'une ville plus compacte ».

7.6.2.2 Les avis de l'Etat, des PPA et de l'Autorité environnementale

L'Etat indique que la définition des espaces d'habitat est problématique au regard de la base utilisée (MOS) : les dates de référence sont différentes de celle de l'approbation du nouveau SDRIF ; l'échelle de territoire à laquelle se rapporte le calcul des espaces d'habitat n'est pas toujours clairement précisée. Le calcul même de la densité est à clarifier car la base de calcul (ensemble des logements de la commune ou ceux recensés au sein des espaces d'habitat) n'est pas stabilisée.

Il souligne que l'augmentation de densité n'est demandée qu'à l'horizon 2030 ; cette absence de phasage nécessitera de préciser les modalités de mise en œuvre et de suivi de ce principe.

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis souhaite que soit plus affirmée une mixité fonctionnelle de densification (elle est trop centrée sur le logement).

Le Conseil général des Hauts-de-Seine est opposé au ratio logements/emplois prévu pour le département qui conduit à construire 11 600 logements par an, ce qui est irréaliste et aurait

pour conséquence de densifier le parc de logements de 28%, soit le double de ce qui a été réalisé en 20 ans. Il indique aussi que sa densité de population actuelle est déjà nettement supérieure à celle des autres départements de la Petite Couronne. Il remarque que la densité de population des Hauts-de-Seine est très importante de 87,7 habitants par hectare, bien supérieure à celle de la Seine-Saint-Denis, avec 63 habitants à l'hectare, ou celle du Val-de-Marne de 53 habitants à l'hectare. Il y aurait donc lieu de redéfinir un objectif de logements compatible avec la capacité de densification et de la préservation de la diversité des paysages.

Les objectifs de densification seront difficiles à atteindre dans les tissus déjà urbanisés compte tenu de leurs potentiels d'urbanisation, du manque de foncier et de constructibilité de logements mais aussi d'emplois, d'équipements et de services.

Le calcul de la densité humaine ne distingue pas la part liée à la population et la part liée à l'emploi si bien que l'augmentation de cette densité humaine pourra privilégier une des seules composantes. Il est impossible de vérifier le respect des règles de densité notamment de quantifier la constructibilité des tissus déjà urbanisés, surtout dans les zones pluri fonctionnelles ; ces règles sont en contradiction avec le principe de mixité des fonctions dans les zones à densifier; elles devraient être relativisées en fonction des contraintes locales des territoires.

La règle de maintien des formes urbaines pour des raisons de paysage supprime toute densification des tissus pavillonnaires ; or ces zones représentent le tiers de la Petite Couronne et le quart des Hauts-de-Seine.

Le Conseil général du Val-de-Marne indique que le SDRIF se doit être plus volontariste pour le maintien des activités en zone dense et pour la densification des zones d'activités tout en étant favorable à l'effort de logement demandé. Les objectifs départementaux de création de logements et d'emplois ne pourront être atteints par les territoires, en densification ou en extension urbaine, que si les leviers de ce développement sont effectivement réalisés : réalisation des infrastructures de transport et des équipements structurants, soutien aux pôles de développement économique et action volontariste en matière de mobilisation du foncier.

Il souhaite ajouter à la page 90 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » la mention suivante : « L'effort de création de logements sur des terrains aujourd'hui non urbanisés devra être conditionné à une desserte performante en transports en commun et par la création de voiries nécessaires ».

Le Conseil général de l'Essonne précise que l'urbanisation doit promouvoir une véritable mixité fonctionnelle des tissus urbains sur l'ensemble des bassins de vie afin d'encourager le rapprochement habitat-emploi. Les principes de réduction de l'étalement urbain, de densification (intensité, compacité, multipolarité) et de « construction de la ville sur la ville » doivent s'appliquer aussi bien pour la production de logements que la réalisation de surfaces d'activités. La densification autour des gares ne peut être envisagée sans une résolution des problèmes de saturation et de dysfonctionnements du réseau de transport, un accroissement de la perméabilité d'accès aux systèmes de transports, une prise de conscience forte et permanente de la qualité des espaces publics à réaliser.

Il estime qu'il est plus que jamais nécessaire que l'accent soit mis sur la réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels. Dans ce cadre, l'agriculture devra faire l'objet de la plus grande vigilance dans le cadre de la déclinaison du SDRIF dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) en Essonne.

Le Conseil général du Seine-et-Marne estime que le rythme de densification n'est pas sans poser des questions essentielles sur la capacité financière des collectivités locales par la construction des équipements publics pour cette croissance de population.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Ile-de-France souhaite réserver des capacités foncières supplémentaires pour le développement économique dans les territoires de projet et à potentiel, en assouplissant certaines mesures de conditionnalité, et prévoir des mesures prescriptives particulières pour les activités économiques, industrielles, commerciales et de services qui ne sont pas considérées comme prioritaires dans l'affectation des sols, afin de garantir leur maintien et leur développement. Elle remarque que le SDRIF propose un modèle de planification où le foncier économique constitue finalement une variable d'ajustement.

Les Chambres d'agriculture refusent que « l'agriculture soit une variable d'ajustement de l'aménagement du territoire mais reconnaissent des avancées significatives des principes généraux du SDRIF.

L'Autorité environnementale souhaite que soit présentée une analyse plus fine des prévisions de logements nouveaux dans la Ceinture verte, d'une part, et dans l'espace rural d'autre part, en distinguant les surfaces nécessaires aux constructions nouvelles (logements et emplois) et les besoins satisfaits par reconstruction sur des terrains déjà urbanisés, afin d'apprécier les perspectives prévisibles d'évolution des espaces agricoles, forestiers et naturels dans ces secteurs.

Elle demande de justifier plus précisément les possibilités de densification à proximité des gares nouvelles, et les perspectives de maîtrise ou à l'inverse d'accélération des phénomènes de «centrifugation» des logements liées à l'implantation du Grand Paris Express.

Compte tenu des évolutions climatiques annoncées, l'autorité environnementale recommande de rappeler dans le fascicule des orientations communes (§ 2.1) qu'il convient dans les zones urbaines à densifier de rechercher une conception urbaine adaptée en privilégiant l'ouverture des zones bâties sur les espaces ouverts, notamment sur les cours d'eau, et en orientant les ensembles de bâtiments pour favoriser les circulations d'air.

7.6.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

Préliminaire de la Commission d'enquête

Ce thème est une des principales préoccupations du public, loin derrière les transports, mais sensiblement au même niveau que le développement économique (avec les nuisances dues à l'amplification du transport aérien), le cadre de vie et l'environnement.

-Déjà traitée au thème 3.1 du développement urbain, mais rappelée ici car très souvent posée comme postulat à la densification, la question est comment la

Région IDF, avec une densification actuelle des plus hautes d'Europe, peut-elle être volontaire et incitatrice pour un nouveau développement de l'urbanisation par une densification accrue du cœur de l'agglomération pourtant déjà en limite de saturation. Pourquoi n'y-t-il pas une meilleure volonté d'aménagement du territoire au niveau national ? Comment maîtriser cette croissance urbaine ?

Il est relevé beaucoup d'observations négatives du grand public et des associations qui s'expriment principalement contre l'intensification urbaine déjà mal vécue actuellement, trop de monde, de grandes difficultés de déplacements, des nuisances, un manque d'équipements publics, une insuffisance d'espaces verts. Elle est aussi largement appréhendée par la densification des quartiers urbanisés qui passera inévitablement par la destruction des secteurs pavillonnaires.

Il est constaté aussi un très grand nombre de demandes de compréhension des élus envers les objectifs de densification du SDRIF, leur cadre, les degrés de densification préconisés suivant les territoires, les types de densification, notamment préférentielles ou conditionnelles et leur mise en œuvre dans le temps et l'espace. Il est aussi très souvent indiqué que ces orientations de densification doivent davantage tenir compte des situations actuelles et des territoires concernés.

Le barrage à l'étalement urbain est salué par la plus grande majorité des intervenants qu'il s'agisse du public, des collectivités ou des associations, même si les consommations de terres agricoles sont encore trop importantes et pas toujours bien comprises. La volonté de lutter contre l'étalement urbain doit être toutefois plus marqué et plus prescriptif.

Il paraît nécessaire que la Région entreprenne un travail complémentaire d'explication et de persuasion de ses choix,

7.6.3.1 Pourquoi densifier l'Île-de-France?

1.1- Généralités

Question de la Commission d'enquête

- *Comment la Région IDF peut-elle être le moteur d'un nouveau développement de l'urbanisation par la densification du cœur de l'agglomération déjà en limite de saturation?*
- *De manière synthétique, quelles sont les principales raisons de densifier, les types et les niveaux de densification, l'importance et le niveau de densification en fonction des situations actuelles et des territoires concernés ?*
- *Quelles actions de communication et de sensibilisation la Région compte-t-elle mettre en œuvre pour expliquer sa politique de densification auprès des différents publics concernés?*

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme cela est détaillé dans les éléments de réponse au thème 3.1 de la commission d'enquête, les objectifs de développement traduits par le projet de SDRIF ne sont pas porteurs d'une rupture avec le modèle spatial issu de l'histoire désormais ancienne de la planification francilienne.

En effet, la métropole francilienne est un atout pour le pays tout entier, dont il s'agit de maintenir le rang au niveau mondial. Cela suppose, d'une part, de confirmer la part de l'Île-de-France dans la démographie française (et non de la faire croître relativement au reste du territoire national) et, d'autre part, de conforter ses caractéristiques spatiales qui constituent des atouts dans la perspective d'une métropole du XXI^e siècle, à savoir :

- une compacité qui rend possible un système de transports publics dense et maillé et un marché du travail élargi et fluide ;
- une relative sobriété de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels qui permet d'intégrer à la dynamique métropolitaine les composantes économiques, environnementales, patrimoniales et récréatives dont sont porteurs ces espaces.

La réponse à l'équation qui allie le dynamisme et la sobriété du développement de l'Île-de-France est dans la densification des espaces urbanisés et à urbaniser.

Cependant, l'objectif global de densification porté par le SDRIF au niveau régional devra être adapté, par les communes et les EPCI compétents, en fonction des caractéristiques des territoires et des contextes urbains. Il reviendra aux documents d'urbanisme locaux, au niveau communal et intercommunal, de répartir les efforts dans le respect des grands principes définis par le projet de SDRIF :

- priorité de la densification sur l'urbanisation nouvelle ;
- prendre part à son échelle à l'effort régional ;
- favoriser un effort supplémentaire de densification, à localiser et à organiser au mieux dans le temps, lorsque existe ou est projetée une desserte par les transports collectifs ;
- envisager de manière globale et concertée la mutation des grands secteurs à fort potentiel de densification ;
- ne pas gaspiller, c'est-à-dire planifier et utiliser au mieux de leurs capacités, les secteurs d'urbanisation préférentielle de niveau régional.

Du point de vue territorial, l'effort de densification, qui doit être assumé par tous, ne pourra être le même selon que l'on se situe :

- dans les communes les plus denses du cœur de métropole où, si quelques opportunités existent encore, la croissance de la densité ne sera pas importante ;
- dans les grands territoires de projet de l'agglomération centrale qui sont dotés d'emprises mutables très vastes, notamment d'anciens secteurs réservés aux activités, et qui offrent des capacités d'accueil d'habitants et d'emplois significatives en lien avec l'amélioration de la desserte par les transports en commun ;
- dans les pôles de développement dans la Ceinture verte ou les agglomérations qui maillent l'espace rural, dont les extensions devront être denses pour limiter la consommation d'espaces ;
- dans les bourgs, villages et hameaux, où la croissance démographique sera nécessairement modérée.

Il reviendra également aux documents d'urbanisme locaux et aux opérateurs de préciser les formes urbaines les mieux à même de favoriser la densification en fonction des contextes. En tout état de cause, les niveaux de densification attendus ne supposent pas l'extension du modèle urbain parisien à l'ensemble de l'agglomération. De nombreux exemples existent, et l'innovation continue, pour allier densité et qualité de l'habitat tant collectif qu'individuel.

En effet, l'ambition première de ce modèle francilien de développement est d'offrir de meilleures conditions de vie aux habitants de la région. Cela passe par un accroissement massif de la production de logements de manière à faire augmenter la qualité de l'habitat et de l'adapter aux modes de vies et aux caractéristiques des ménages. Cela implique également une réelle intensification de l'espace urbain, laquelle suppose la proximité des transports en commun, des équipements, des commerces et des services ainsi que des espaces verts et de loisirs.

En définitive, les destinataires immédiats des objectifs portés par le SDRIF sont les maîtres d'ouvrage des documents d'urbanisme et des opérations d'aménagement. La Région devra opérer le travail de sensibilisation et de pédagogie pour permettre la meilleure traduction sur le terrain des principes du document régional, dans leurs aspects à la fois quantitatifs et qualitatifs. Chaque opération promouvant une densité adaptée et porteuse de qualité urbaine constituera un manifeste en faveur du SDRIF. Des actions ont d'ores et déjà été développées en ce sens, la plus emblématique étant le dispositif des « Nouveaux quartiers urbains » qui prévoit le subventionnement par la Région de projets urbains exemplaires du point de vue de la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, en particulier en matière de densité.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

1.2 Etat du potentiel à utiliser

Question de la Commission d'enquête

Quels moyens la Région peut-elle mettre en œuvre dans le cadre de ses compétences pour valoriser tous ces potentiels non utilisés et permettre ainsi de grandes économies d'espaces et répondre rapidement à de nombreuses demandes?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'objectif de densification porté par le SDRIF résulte précisément du constat que les espaces déjà urbanisés recèlent des capacités de développement qui, si elles sont mobilisées, permettront de réduire d'autant la consommation d'espaces agricoles, boisés ou naturels. La densification désigne trois types d'interventions nécessaires :

- l'amélioration des caractéristiques d'un espace donné pour lui permettre de remplir pleinement sa vocation, qu'il s'agisse d'habitat ou d'activités, et donc d'optimiser l'accueil d'habitants et d'emplois ;
- la mutation d'un espace dont la vocation n'est plus adaptée, par exemple la transformation de friches industrielles en quartiers urbains mixtes ou la transformation de bureaux en logements ;
- l'augmentation des capacités d'accueil d'un secteur sous-utilisé par construction des « dents creuses », démolition-reconstruction de certains bâtiments, surélévation, etc.

Le projet de SDRIF, et notamment son corpus réglementaire, a pour ambition de favoriser ces processus.

En particulier, les orientations visant à faire évoluer les réseaux routiers d'agglomération, pour favoriser leur apaisement et l'implantation de transports collectifs, permettront l'utilisation pour l'urbanisation des abords de ces infrastructures, lesquels sont actuellement inutilisés du fait des nuisances générées par l'usage exclusivement routier de ces voiries.

De manière plus générale, c'est notamment en maximisant les règles de constructibilité des secteurs sous-utilisés que les documents d'urbanisme répondront à l'obligation faite par le projet de SDRIF de croissance de 10% ou de 15% de la densité dans les « espaces urbanisés à optimiser » ou dans les « quartiers à densifier à proximité d'une gare » (voir *infra*).

En matière d'activités, le projet de SDRIF privilégie la densification et la modernisation des espaces concernés, qu'il s'agisse de secteurs tertiaires ou industriels (p.26 du fascicule « Orientations réglementaires »). Il identifie également des « secteurs à fort potentiel de densification » (représentés par une pastille rouge sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire) auxquels correspondent souvent d'importantes zones d'activités qu'il s'agira, en fonction de leur potentiel économique, soit de densifier soit de faire muter pour d'autres usages.

En revanche, le SDRIF n'a pas la capacité de conditionner systématiquement l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à l'utilisation effective des capacités déjà existantes. Cela reviendrait souvent à déterminer la compétence d'une collectivité en fonction de celle d'une autre, ce que n'autorise pas le principe constitutionnel de libre-administration des collectivités territoriales. En revanche, le projet de SDRIF rendant la densification prioritaire sur l'urbanisation et exigeant la planification des extensions en fonction des besoins à terme, les documents d'urbanisme locaux, au niveau communal ou intercommunal, devront faire la preuve que les nouvelles urbanisations ne sont pas excessives au regard des capacités offertes par les tissus existants.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

1.3-Les nouvelles décisions de l'Etat

Depuis la délibération du Conseil régional d'Ile-de-France du 25 octobre 2012 CR n° 81-12 arrêtant le projet du SDRIF, le gouvernement a pris des décisions complémentaires pouvant influencer certaines orientations du SDRIF, notamment sur le calendrier de réalisation du Grand Paris Express dont certaines lignes ne seraient achevées que vers 2030 et sur les mesures pour accélérer la mise en œuvre de constructions de logement en densifiant la ville.

Le discours du 6 mars du Premier Ministre sur la programmation du nouveau réseau de transport impliquant la densification à proximité des gares va entraîner une territorialisation de la densification en fonction du calendrier de l'ouverture des nouveaux moyens de transport en commun. Il devrait conduire à privilégier la densification urbaine suivant ce calendrier en commençant par le tronçon sud de la ligne M15 entre Sèvres et Noisy-Champs considéré prioritaire et analyser les répercussions des améliorations apportées par les prolongements des lignes M14 et EOLE. Les collectivités seront donc contraintes dans l'application de la planification du SDRIF par ce calendrier de nouvelles améliorations des transports en commun

De très prochaines mesures par ordonnances du Gouvernement ont été présentées par le Ministre du Logement lors du Conseil des Ministres du 2 mai 2013 pour le logement et la densification avec notamment :

- la volonté de transformer les bureaux en logements (il y aurait 2 500 000 m² de surfaces de bureaux vacants en IDF) ;
- la modification des obligations réglementaires en matière de stationnement : certains PLU imposent aux promoteurs immobiliers de construire 3 places de parking par logement bien que leur programme soit situé à proximité de transports collectifs ; le gouvernement voudrait ramener cette prescription à une place ;
- la possibilité de surélever les immeubles afin de densifier certains espaces urbains, des dérogations aux règles du PLU pourraient alors être autorisées pour les zones tendues.

Question de la Commission d'enquête

Comment le SDRIF pourra intégrer ces nouvelles mesures ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant les effets du Nouveau Grand Paris sur les règles de densification, voir *infra* la réponse aux questions relatives aux développements urbains à proximité des gares et stations de transports collectifs.

Pour ce qui est des nouvelles dispositions législatives et réglementaires, en particulier celles appelées à être formulées dans le cadre du projet de loi « pour l'accès au logement et un urbanisme rénové », elles constitueront des outils supplémentaires pour la mise en œuvre du SDRIF, et notamment de ses orientations réglementaires en matière de densification. En effet, le projet de SDRIF fixe des objectifs de densification en termes d'habitants, d'emplois et de logements supplémentaires à accueillir dans les espaces urbanisés, que les documents d'urbanisme locaux devront ensuite traduire sous forme de surfaces constructibles. Les nouvelles règles susceptibles d'être fixées par les SCOT et les PLU, si le projet de loi est adopté, seront autant de nouvelles possibilités pour mettre en œuvre les attendus du SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.6.3.2 La densification doit répondre aux besoins d'urbanisation et de développement en ménageant la consommation foncière

Question de la Commission d'enquête

Quelle inflexion avoir pour adapter, voire corriger ces ratios ?

-La volonté de rééquilibrer l'est et l'ouest semble utopique ; comment le SDRIF peut mettre en place des mesures plus prescriptives ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les explications précises de la valeur et des évolutions possibles des ratios d'équilibre emplois/logements proposés dans le projet de SDRIF sont exposées dans les réponses au thème n° 3.1 de la commission d'enquête.

L'objectif principal du projet de SDRIF est de favoriser un rééquilibrage des fonctions économiques et résidentielles pour garantir à la fois la qualité de vie des habitants et le développement économique global de la région. Il n'a pas vocation à déterminer précisément les territoires où devrait se localiser le développement économique, et encore moins à l'interdire sur d'autres, mais à rendre possible le rééquilibrage. C'est pourquoi il définit :

- des orientations réglementaires qui, d'une part, imposeront des efforts substantiels en matière de création de logements y compris dans les territoires en déséquilibre de ce point de vue et, d'autre part, permettront d'accueillir des activités là où elles manquent ;
- des ratios de référence qui faciliteront le suivi dans le temps des dynamiques locales et donc l'évaluation et l'adaptation des outils de mise en œuvre des objectifs du SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.6.3.3 Les objectifs de densification suivant les types d'urbanisation actuels et futurs

3.1-Orientation de la densification : emploi, logement,....

Question de la Commission d'enquête

Comment donner la possibilité aux collectivités d'avoir des implantations ou des densifications exclusivement économiques ?

-Comment éviter de freiner la création d'emplois dans certains secteurs géographiques sous la réserve de l'accompagnement obligatoire de construction de logements dans les conditions économiques difficiles traversées par le pays ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le principe général porté par le projet de SDRIF en matière de densification des espaces urbanisés est celui du renforcement de la mixité des fonctions afin d'éviter une logique de zonage (cf. p. 25 du fascicule « Orientations réglementaires »). Au niveau d'un document d'urbanisme, la densification ne pourra donc pas être exclusivement économique, l'objectif étant celui d'un accroissement de l'offre résidentiel dans tous les territoires de la région. Autrement dit, les documents d'urbanisme seront libres de développer les fonctions économiques pour autant que les efforts consentis en matière d'habitat soient adaptés en conséquence.

Néanmoins, comme expliqué plus haut, le projet de SDRIF identifie des « secteurs à fort potentiel de densification » (représentés par une pastille rouge sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire) auxquels correspondent souvent d'importantes zones d'activités qu'il s'agira donc de densifier. Le potentiel économique du site concerné permettra de déterminer si la vocation d'activité doit rester dominante ou si une plus grande mixité fonctionnelle est souhaitable.

Dans la même logique, en fonction de la nature des activités envisagées (et notamment des nuisances susceptibles d'être générées), les capacités correspondant aux secteurs d'urbanisation offerts par le projet de SDRIF pourront faire l'objet d'une vocation mixte ou d'une vocation unique d'activité (pour autant que le document d'urbanisme permet le développement de la fonction résidentielle par ailleurs).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

3.2 Précisions sur les caractéristiques des secteurs de densification

Question de la Commission d'enquête

Les objectifs des secteurs de densification préférentielle et conditionnelle ne sont pas toujours bien compris. Pourraient-ils être précisés surtout en ce qui pourrait permettre de lever la conditionnalité?

*Toutes les questions de calcul et d'application des règles de densification citées ci-dessus peuvent-elles être explicitées et justifiées ?
-Quelles sont les dates de référence pour le début de mise en œuvre des nouvelles règles, notamment de calcul de densité et de phasage de programmation ?*

Avis et commentaires techniques de la Région

Pour une meilleure compréhension chaque réponse est apportée en vis-à-vis de la question précise posée et permet de répondre aux questions générales ci-dessus.

*Question de la Commission d'enquête
Le Président de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (78) souhaite des précisions sur les objectifs des « secteurs de densification préférentielle »*

Avis et commentaires techniques de la Région

La notion de « secteur de densification préférentielle » fait référence au projet de SDRIF de 2008 et n'a pas été reprise dans le projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012. Elle a été remplacée par celle de « secteur à fort potentiel de densification » (notamment pour éviter la confusion entre densification et urbanisation préférentielle).

Les secteurs à fort potentiel de densification, représentés par une pastille rouge sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, visent des emprises où les capacités de densification, du fait de l'occupation actuelle du sol, sont importantes. Les obligations faites aux documents d'urbanisme locaux sur ces secteurs sont de deux ordres :

- soit permettre la densification globale du secteur en permettant un aménagement d'ensemble ;
- soit ne pas compromettre la valorisation du potentiel à plus long terme en évitant une évolution au coup par coup.

Ces secteurs concernent souvent des zones d'activités. Lorsque la vocation économique le permet elles devront donc être densifiées. Dans d'autre cas, sont visés des espaces dont la vocation économique n'est plus adaptée et qui devront muter vers des fonctions plus mixtes.

Les secteurs à fort potentiel de densification ne font pas l'objet de règles quantifiées spécifiques. L'effort devra être adapté aux possibilités de l'espace concerné et à la stratégie globale mise en œuvre au niveau communal.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

*Question de la Commission d'enquête
Saint-Germain-en-Laye/registre n°1/26: La Mairie d'Achères (78) demande une rédaction plus précise du paragraphe d'orientations pour les secteurs d'urbanisation conditionnelle au 2.3 du fascicule « Orientations Réglementaires »*

Avis et commentaires techniques de la Région

Les secteurs d'urbanisation conditionnelle, représentés par une pastille jaune sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire du projet de SDRIF, ne visent pas la densification d'espaces déjà urbanisés mais localisent des capacités d'urbanisation nouvelles.

Ces secteurs obéissent aux mêmes orientations que les secteurs d'urbanisation préférentielle, représentés par une pastille orange sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire : notamment, ils représentent un potentiel d'extension de l'ordre de 25 hectares à localiser en continuité avec l'espace urbanisé existant, dans le respect des orientations du SDRIF relatives à la protection et à la valorisation des espaces agricoles, boisés et naturels et des continuités ; leur urbanisation doit permettre d'atteindre une densité au moins égale à 35 logements par hectare.

De plus, les secteurs d'urbanisation conditionnelle, en raison de leur localisation, de leurs caractéristiques et de la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, verront leur ouverture à l'urbanisation conditionnée au respect de règles spécifiques :

- au minimum, une desserte par les transports collectifs adaptée au projet d'aménagement prévu devra avoir été décidée préalablement ;
- dans les cas des secteurs desservis par un projet d'infrastructure de transport de niveau métropolitain représenté sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra être envisagée qu'une fois pris l'acte d'utilité publique permettant la réalisation de la desserte ;
- dans les cas des ports d'Achères-Seine-Métropole et de Vigneux-sur-Seine, les projets ne pourront être engagés qu'une fois qu'auront été déclarés d'utilité publique les projets de desserte de ces sites à la fois par les modes routiers et ferrés.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les secteurs d'urbanisation conditionnelle, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

Comme exposé ci-dessus, la rédaction du fascicule « Orientations réglementaires » (pp. 30-31) pourrait être ajustée pour clarifier les conditions d'urbanisation de ces secteurs, notamment s'agissant :

- du respect des orientations relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle ;
- du respect des orientations relatives à la desserte.

Question de la Commission d'enquête

-(RE646) La « règle de calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés pour l'application des orientations relatives aux capacités d'extension non cartographiées » (p. 33 du fascicule relatif aux orientations réglementaires), prend pour référence les espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF, donc 2013 voire 2014... ce qui est en contradiction avec l'évaluation environnementale basée sur le MOS 2008.

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme cela est exposé dans les réponses aux questions de la commission d'enquête relatives à la consommation foncière, le corpus normatif et l'évaluation environnementale du projet de SDRIF obéissent à des logiques différentes.

Le SDRIF est un document d'urbanisme, qui s'impose aux documents d'urbanisme locaux, qui ne peut produire ses effets juridiques qu'à compter de son entrée en vigueur c'est-à-dire de sa date d'approbation. C'est pourquoi l'espace urbanisé, dont la définition proposée par le fascicule « Orientations réglementaires » (p. 33) servira de base de calcul pour l'application de certaines orientations en matière de densification et d'extensions, devra être défini à la date d'approbation du SDRIF.

En revanche, l'évaluation environnementale est réalisée *ex ante* de manière à interagir en continu sur la révision du SDRIF. Elle a donc été systématiquement alimentée par les données disponibles les plus récentes, et donc sur le MOS 2008 s'agissant de l'utilisation de l'espace. Cela a permis d'évaluer la consommation foncière en cohérence avec les données issues de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, qui a été également établie à partir du MOS 2008. Elle n'a, en revanche, par pour ambition de rendre compte de la réalité des développements urbains qui seront réalisés dans le respect du SDRIF, laquelle dépendra des décisions des maîtres d'ouvrages des documents d'urbanisme locaux et des porteurs de projets.

En toute logique, le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du SDRIF pourront être réalisés sur la base de données plus récentes, en particulier le futur MOS dont la publication devrait intervenir à la fin de l'année 2013.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant le mode de calcul de la superficie des espaces urbanisés, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

L'encadré apparaissant à la page 33 du fascicule « Orientations réglementaires » du projet de SDRIF sera ajusté pour préciser les modalités d'usage de la définition des espaces urbanisés à la fois pour l'application des orientations relatives aux capacités d'urbanisation non cartographiées mais également à la densification des espaces urbanisés.

Un visuel pourra être proposé pour éclairer la définition des espaces urbanisés à partir de l'occupation des sols.

Un lien pourra être fait avec le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » pour expliciter les modalités de suivi par la Région et ses préconisations quant à l'usage du futur MOS pour l'application des orientations relatives aux espaces urbanisés.

Des précisions seront également apportées pour la définition des « espaces d'habitat » sur lesquels s'appliquera la règle de densification en termes de logements.

Question de la Commission d'enquête

-RE1123-Jean-Jacques Boussaingault, Président du Parc National Régional du Gâtinais français, s'inquiète que le SDRIF permette des urbanisations supérieures (horizon 2030) à celles permises par la Charte du Parc (horizon 2023)

« Le SDRIF, tout comme la Charte du Parc, indique que la priorité est donnée à la densification de l'existant sur l'extension urbaine. Il serait intéressant que le SDRIF précise les textes en demandant aux rédacteurs de documents d'urbanisme locaux (SCOT/PLU) que les possibilités d'extensions urbaines autorisées (+ 5% près des gares, pastilles de 25ha.) soient réellement conditionnées à la mise en place de mesures concrètes de densification préalable des espaces déjà bâtis (à minima par un repérage foncier fin lors du diagnostic du PLU, la mise en place d'emplacements réservés pour la diversification des logements, des orientations d'aménagement et de programmation de densification, le recours aux échéanciers d'urbanisation pour échelonner dans le temps les secteurs à urbaniser...).

Le cumul des différentes règles (BVH, gares, pastilles,...) doit être mieux réglementé et lissé dans le temps: il serait utile de prioriser ces dispositions, de phase ou lisser les possibilités dans le temps. Cela permettrait aux communes d'absorber l'urbanisation (les constructions, les équipements, les infrastructures, etc.) dans le temps en n'ouvrant pas à l'urbanisation la totalité des potentialités offertes par le SDRIF. »

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant les demandes de conditionner les urbanisations nouvelles à la réalisation préalable de la densification, les réponses ont été apportées au point 1.2. Les propositions faites, notamment s'agissant des outils à la disposition des PLU, sont intéressantes mais ne peuvent pas relever des obligations faites par le SDRIF et ont plutôt vocation à apparaître dans les dispositifs de pédagogie et d'application du futur SDRIF.

Concernant l'articulation du SDRIF avec les parcs naturels régionaux (PNR), un travail a été mené, dès le lancement de la révision du SDRIF, pour veiller à la cohérence entre ce dernier et l'ensemble des chartes des PNR Franciliens. Des échanges techniques ont ainsi eu lieu à plusieurs reprises, tant sur des cas particuliers signalés précisément que sur la définition des objectifs et orientations du projet, afin de s'assurer que le SDRIF ne ferait pas obstacle à l'application des règles de protection spécifiques définies par les PNR sur leurs territoires respectifs. Le fascicule « Evaluation environnementale » du projet de SDRIF rend compte de cet examen (p.34).

Si des cas d'incompatibilité manifeste non relevés jusqu'ici subsistaient cependant sur certaines communes identifiées, le projet de SDRIF sera ajusté en conséquence.

En revanche, les documents d'urbanisme devront préciser au niveau local les modalités d'articulation entre les règles générales du SDRIF et les dispositions précises des chartes de PNR. En effet, le SDRIF, document de niveau régional, ne fait pas obstacle à l'application des règles plus contraignantes définies au niveau territorial, d'autant plus que l'ouverture à l'urbanisation des capacités qu'il offre ne constitue pas une obligation.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

-CE142 : L'Association pour la recherche et le développement des initiatives d'économie solidaire Ardies Val d'Oise(95) considère qu' « il faut représenter correctement les potentialités densifiables suivant les territoires, préciser les formes urbaines et le gabarit des immeubles assortis de limites impératives horizontales -les fronts urbains d'intérêt régional- en rapport avec la capacité des infrastructures de transport ».

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF est un document de niveau régional : il n'a donc pas vocation à rentrer dans le détail des formes urbaines à privilégier, *a fortiori* au niveau infra-communal. Les règles de densification sont définies au niveau communal en termes de croissance d'habitants, d'emplois et de logements. Les maîtres d'ouvrage des documents d'urbanisme seront libres de traduire ces orientations dans des règlements précis (cf. point 4.1 ci-dessous).

La question du lien entre densification et desserte par les transports collectifs est traitée au point 4.3 ci-dessous.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

-Evry/registre n°1/5 : La ville de Mennecy(91), demande que la densité de construction, au moins égale à 35 logements par hectare pour les secteurs d'urbanisation préférentielle, soit réduite dans les entités périurbaines ou rurales de l'Ile-de-France.

-Melun/registre n°1/24 : Les élus d'opposition de la ville de La Ferté sous Jouarre (77), demandent de réaliser une étude plus fine des conséquences d'une densification forte et de l'extension urbaine au sein de l'espace rural, souhaitent que les Orientations Réglementaires prévoient que la densification et l'extension urbaine soient proportionnées à la taille de centralité et compatible avec le respect de l'identité rurale, naturelles et bâties (PNR), que la densification soit ramenée de 35 à 25 logements à l'hectare, exclure du calcul de l'espace urbanisé les EBP de plus de 5 ha, d'interdire l'urbanisation des coteaux situés au sein des vallées rurales et d'ouvrir la possibilité d'inscrire le développement en lien avec les régions limitrophes .

RE1020- Michel Lommis, Conseiller Municipal de Mareil le Guyon (78) refuse une densification démesurée à moyen et long terme de la Grande Couronne analogue à celle de Paris et de la Petite Couronne.

CE172- La Communauté de communes du Plateau briard/(94) transmet la délibération du Conseil Municipal de Santeny du 15 avril 2013 qui s'oppose aux objectifs de densification qui ne sont pas réalistes avec les caractéristiques urbaines de la commune : « passer de 6 logements par hectare actuellement à 70/79 logements par ha dans les quartiers de la gare et à 18/21 logements par

ha dans les quartiers plus diffus se prêtent difficilement à une telle densification «

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF ne prône pas une densification de la Grande Couronne analogue à celle de Paris et de la zone dense. Comme expliqué plus haut, le modèle proposé est celui d'une agglomération compacte, respectueuse des espaces agricoles, boisés et naturels, ce qui suppose un effort global en matière d'intensification urbaine, adapté selon les caractéristiques des territoires.

Ainsi, les communes rurales devront permettre une augmentation minimale de la densité de leurs espaces urbanisés de 10 %, ce qui est tout à fait cohérent avec les dynamiques observées actuellement.

En revanche, les communes des pôles de centralité qui maillent l'espace rural devront fournir un effort plus conséquent. En effet, ces agglomérations sont souvent mieux desservies par les transports collectifs et concentrent l'offre en matière de services, d'équipements et de commerces. En dehors de l'agglomération centrale, c'est sur le territoire de ces communes que sont localisés les secteurs d'urbanisation préférentielle (pastilles orange sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire), en vertu desquels devra être réalisée une urbanisation dense, au moins égale à 35 logements par hectare.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

3.3 L'espace souterrain

Question de la Commission d'enquête

La Région peut-elle mettre en valeur cet outil de dynamique de la ville dense en intégrant plus fondamentalement le sous-sol comme composante d'aménagement ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'objectif fondamental du SDRIF en matière d'intensification urbaine s'accompagne de la recherche d'un rétablissement du lien entre le sol et le milieu extérieur (pp. 114-115 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »). Des règles sont également imposées aux documents d'urbanisme locaux (p. 25 du fascicule « Orientations réglementaires ») afin d'accroître la surface des espaces non imperméabilisés et, ainsi, favoriser une gestion alternative des eaux pluviales et permettre la recharge des aquifères.

La densification doit également être l'occasion de développer les réseaux de chaleur ou de froid utilisant des sources d'énergie renouvelable ou de récupération.

Enfin, le projet de SDRIF, notamment parce qu'il repose sur un accroissement très important de l'effort de construction, vise également à garantir l'approvisionnement en matériaux. C'est la raison pour laquelle il fixe l'objectif d'une préservation de l'accès aux ressources en matériaux (p. 160 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs ») et impose aux documents d'urbanisme locaux de garantir l'exploitation future des gisements (p. 25 du fascicule « Orientations réglementaires »).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.6.3.4 Les conditions de densification

4.1 Les règles autour des gares

Question de la Commission d'enquête

Comment le SDRIF peut-il adapter la rédaction de ces orientations en fonction du contexte ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF est un document d'urbanisme de niveau régional. Il formule des orientations en matière de densification qui doivent permettre aux collectivités, d'une part, de mettre en œuvre les grands équilibres définis par le projet spatial régional, et d'autre part, de souscrire à leurs obligations notamment en matière de construction de logements (lesquelles sont définies par ailleurs, dans le cadre de la « territorialisation des objectifs de construction de logements » réalisée par le Préfet de région et s'imposant aux PLH et aux CDT).

Autrement dit, si les objectifs quantitatifs du projet de SDRIF et les orientations réglementaires conçues pour permettre leur mise en œuvre sont cohérents au niveau régional et même départemental, c'est aux intercommunalités et aux communes qu'il reviendra de préciser les secteurs et la temporalité dans lesquels interviendra la densification.

Concrètement, les orientations réglementaires du projet de SDRIF concernant la densification des espaces urbanisés sont les suivantes :

- les documents d'urbanisme devront permettre, par défaut, une augmentation minimale de 10 %, de manière générale de la densité humaine (habitants + emplois) des espaces urbanisés, et plus spécifiquement de la densité en logements des espaces d'habitat ;
- dans les cas des communes dont tout ou partie du territoire se trouve dans un rayon de 1 kilomètre d'une gare ferroviaire ou de 500 mètres d'une station de TCSP, ces obligations sont portées à 15 % ;
- ces obligations sont de niveau communal, libre aux documents d'urbanisme de préciser les secteurs susceptibles d'accueillir la densification, prioritairement en lien avec la desserte ;
- l'effort de densification est exprimé à l'horizon du SDRIF, à savoir 2030, mais devra être mis en œuvre sur l'ensemble de la période et donc à court, moyen et plus long terme ;
- la densification est prioritaire sur l'urbanisation nouvelle.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les orientations réglementaires applicables à la densification des espaces urbanisés, les ajustements seront apportés au SDRIF :

Clarifier les dispositions relatives aux « espaces urbanisés à optimiser » et aux « quartiers à densifier à proximité des gares » (pp. 27-28 du fascicule « Orientations réglementaires ») :

le taux de densification correspond à un objectif à permettre et non à atteindre ;

- l'échelle de calcul et de réalisation de l'objectif est celui de l'ensemble des espaces urbanisés de la commune ;
- l'effort de densification doit être mis en œuvre sur l'ensemble de la durée de mise en œuvre du SDRIF.

4.2- La pénurie de logement, 1ère composante de la densification

Question de la Commission d'enquête

Comment le SDRIF peut-il être plus prescriptif dans ce domaine ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF porte prioritairement l'objectif de production de logements pour deux raisons différentes :

certains territoires ont connu des déséquilibres très importants en matière de production de logements au regard de la croissance des fonctions économiques et doivent désormais accompagner leur développement d'un effort de rattrapage ;

l'action publique permet d'agir directement sur la production de logements alors que l'intervention concernant la création d'emplois est plus indirecte, notamment via l'amélioration des conditions d'attractivité.

C'est pourquoi les orientations réglementaires du projet de SDRIF applicables à la densification des espaces urbanisés prévoient que, lorsqu'ils permettent un accroissement global de la densité humaine

(habitants + emplois) de ces espaces, les documents d'urbanisme doivent également permettre un accroissement au moins proportionnel de la densité des espaces d'habitat en termes de logements.

S'agissant des extensions urbaines, le projet de SDRIF n'affecte pas de fonctions préétablies aux capacités d'urbanisation qu'il offre.

Les collectivités bénéficient donc de marges de manœuvre pour répartir leur développement entre la fonction résidentielle et la fonction économique, dans le respect des obligations légales en matière de mixité fonctionnelle et de création de logements. Les ratios d'équilibre emplois/logements proposés dans le cadre du projet de SDRIF permettront de suivre et d'évaluer si l'ensemble des politiques mises en place concourent à un rééquilibrage des tendances.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4.3- Programmation de la densification

Question de la Commission d'enquête

Comment adapter la programmation de ces densifications à la planification, au développement et à la mise en service des nouvelles offres de transport en commun et de certaines infrastructures ? Quelles seraient les directives pour assurer cette temporalité au niveau des documents d'urbanisme subsidiaires ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La réponse à la question de l'articulation entre desserte par les transports collectifs et développements urbains est différente selon que l'on se situe au niveau du document régional ou à celui des documents d'urbanisme locaux.

En effet, il revient aux communes et aux intercommunalités de planifier leur développement, d'organiser leur stratégie de densification, de phaser les ouvertures à l'urbanisation en fonction du contexte local, de la réalité des tissus urbains, des opportunités foncières mais aussi du renforcement de la desserte par les transports collectifs. Seuls les échelons de proximité sont en mesure de prendre en compte l'ensemble de ces paramètres. Comme expliqué plus haut, les orientations réglementaires du projet de SDRIF laissent les marges de manœuvre nécessaires aux documents d'urbanisme locaux pour effectuer ces arbitrages. A cela s'ajoute la temporalité des politiques d'aménagement : les décisions d'urbanisation doivent être prises suffisamment à l'avance pour anticiper les nouvelles dessertes et non pas intervenir après celles-ci, une fois que les évolutions des marchés fonciers et immobiliers ont déjà eu lieu.

Au niveau régional, l'objectif est celui d'un accroissement très important de la production de logements, qui nécessite que le développement de l'offre de transports collectifs soit calibré en conséquence. Le défi principal de la mise en œuvre du SDRIF reposera donc sur une articulation efficace entre planification et programmation. Comme cela est détaillé au chapitre 2.2 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » les dispositifs contractuels existent déjà, et seront confortés, pour faire en sorte que les investissements massifs en matière d'infrastructures s'accompagnent des efforts nécessaires en termes de développement urbain. En tout état de cause, le suivi des projets prévus par le SDRIF sera assuré dans le temps, et les objectifs pourront être ajustés notamment en fonction des évolutions des opérations ainsi que des réserves de capacités des infrastructures existantes.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4.4 Les quartiers pavillonnaires

Question de la Commission d'enquête

Quelles seraient les mesures permettant d'assurer la densification de l'habitat en protégeant la mixité du bâti.

Avis et commentaires techniques de la Région

Sur le fond, il a été présenté en réponse au point 1.1 en quoi le projet spatial constitutif du SDRIF entend répondre au défi du développement durable de la métropole francilienne, en alliant maintien du dynamisme et du modèle de compacité. Il revient précisément à la Région d'Ile-de-France, à travers l'exercice du SDRIF, d'écarter les modèles de développements non soutenables qui aboutiraient non seulement à la destruction des ressources naturelles mais également aux reculs de l'attractivité et de la qualité de vie dont sont synonymes les développements urbains extensifs.

Comme cela a également été précisé plus haut, le dispositif normatif du projet de SDRIF concernant la densification est relativement simple (objectif minimum applicable à toutes les communes, objectif renforcé en fonction de la desserte, identification de secteurs à fort potentiel) et visent donc principalement un effort à la fois partagé par tous et modulé selon les types de territoires et selon les tissus urbains.

Les communes et les intercommunalités seront en capacité de préciser les secteurs auxquels il sera donné la possibilité de muter ou de se densifier et ceux méritant une préservation en l'état, par exemple pour des raisons patrimoniales. En tout état de cause, la densification devra être mise au service de la qualité de vie, de la proximité avec les transports, les équipements et les services, de la complémentarité entre développement urbain et valorisation des espaces ouverts.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

4.5 Les équipements publics

Question de la Commission d'enquête

Quels seront les règles et les moyens financiers des communes, des intercommunalités et des départements pour mettre en œuvre les équipements publics nécessaires : voirie, réseaux, crèches, enseignements, culture, sports, santé.... ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Il n'est pas dans les attributions du SDRIF de définir les moyens financiers des communes et intercommunalités nécessaires pour assumer leurs compétences en termes d'accueil des nouvelles populations induites par la réalisation de leurs obligations légales de construction de logements.

Néanmoins, il s'agit d'un point crucial de la mise en œuvre des objectifs du projet de SDRIF concernant la densification et qui permettra de réaliser une véritable intensification urbaine acceptée et appréciée par les habitants.

C'est pourquoi, comme cela a déjà été évoqué en réponse au point 4.3, le chapitre 2.2 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » insiste particulièrement sur les conditions de l'articulation entre planification et programmation qui permettront, en particulier, de mobiliser l'ensemble des acteurs autour des communes bâtisseuses.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

7.6.3.5 Des contraintes locales

Question de la Commission d'enquête

Quels sont les compléments prescriptifs que la Région peut apporter à la rédaction des orientations pour tenir compte de ces aspects locaux ?

Avis et commentaires techniques de la Région

De la même manière qu'au point 3.2, les éléments de réponse sont apportés directement en vis-à-vis des observations pour une meilleure compréhension.

Question de la Commission d'enquête

-CE144- Ports de Paris/Paris(75) demande que les plateformes portuaires de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne soient impérativement dégagées de

tout secteur à fort potentiel de densification ayant vocation à de développer, l'urbanisation étant incompatible avec la vocation portuaire

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme cela a été expliqué en réponse au point 3.2, les orientations réglementaires applicables aux secteurs à fort potentiel de densification (représentés par des pastilles rouges sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire du projet de SDRIF) concernent souvent des zones d'activités. Lorsque la vocation économique le permet elles devront donc être densifiées. Dans d'autre cas sont visés des espaces dont la vocation économique n'est plus adaptée et qui devront muter vers des fonctions plus mixtes. Les secteurs à fort potentiel de densification représentés sur les emprises portuaires visent donc une possible optimisation de l'utilisation de l'espace mais n'impliquent en aucun cas la mutation de tout ou partie de ces emprises vers un usage autre.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les orientations réglementaires applicables aux secteurs à fort potentiel de densification, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

Clarifier la rédaction pour ne pas obliger les emprises à vocation économique à muter vers d'autres usages.

Question de la Commission d'enquête

-CE212-Le PNR du Gâtinais français veut une réduction des possibilités d'urbanisation, règles et pastilles, et propose une rédaction pour une « urbanisation conditionnée à la densification des espaces déjà bâtis ».

Avis et commentaires techniques de la Région

Les éléments de réponse à cette question ont déjà été apportés au point 3.2.

Question de la Commission d'enquête

*-RE1712- Claude Jamati, Maire de Bailly (78), demande que la densité d'urbanisation soit définie en proportion de sa constructibilité.
RE1766-crleor@gmail.com demande que la définition de « quartier à densifier à proximité des gares », donnée à la page 28 des « Orientations réglementaires » soit revue en fonction des caractéristiques du terrain.*

Avis et commentaires techniques de la Région

Les éléments de réponse à cette question ont déjà été apportés au point 3.2. Les orientations réglementaires du projet de SDRIF définissent les modalités d'un effort partagé par tous en matière de densification, chaque commune ayant la possibilité de préciser les modalités sur l'ensemble de son territoire et dans le temps.

Question de la Commission d'enquête

-RE1055-Bernard Bonnet, Maire de Morigny-Champigny (91), conteste les objectifs de densification des espaces urbanisés sans contrevenir aux règles existantes, protection du patrimoine historique (pas de constructions de plus d'un étage) et de protection des espaces naturels.

Avis et commentaires techniques de la Région

Les éléments de réponse à cette question ont déjà été apportés aux points 3.2 et 4.4.

Question de la Commission d'enquête

-Etampes/registre n°2/21, Le Maire de Pussay (91) signale que la consommation foncière de la commune a été faible ces dernières années, les urbanisations

s'étant développées en densifiant le tissu urbanisé. La poursuite du développement économique et la construction de nouveaux logements nécessitent une extension de dix hectares sur la durée du SDRIF, les potentialités internes au village étant maintenant réduites. L'application uniforme de la règle qui fixe les potentialités d'extension pénalise les communes qui ont préservé les espaces naturels et agricoles et qui ne disposent plus de marges pour les constructions de logements y compris sociaux. La commune demande que des règles dérogatoires soient mises en place pour corriger cette anomalie.

Avis et commentaires techniques de la Région

Les orientations réglementaires du projet de SDRIF concernant les urbanisations nouvelles ne pénalisent aucun type de territoire car toutes les communes hors de l'agglomération centrale bénéficient d'une capacité minimale d'extension proportionnelle, de l'ordre de 5 % de leur espace urbanisé.

Le développement des bourgs, villages et hameaux doit continuer à être modéré pour assurer la préservation des espaces agricoles, boisés et naturels. Cependant, les projets structurants pourront être réalisés dans le cadre intercommunal puisque le projet de SDRIF prévoit (p. 33 du fascicule « Orientations réglementaires ») que les capacités d'urbanisation non cartographiées pourront être mutualisées au niveau des SCOT ou des PLU intercommunaux.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

-Mantes-la-Jolie/registre n°1/5 : Y. Tasset, Maire d'Orgeval (78), demande que les potentiels de développement et de densification soient mis en adéquation avec les périmètres juridiques et de projet portés par la CA2RS, l'OIN Seine-aval et Confluence Seine Oise

Avis et commentaires techniques de la Région

Tout au long de la procédure de révision du SDRIF des dispositifs de recueil des observations des collectivités ont été mis en place pour s'assurer que leurs projets étaient cohérents avec les orientations du document régional. Une attention particulière a été apportée aux éléments signalés par l'Etat, associé à la révision, notamment en ce qui concerne les grands territoires stratégiques et les procédures s'imposant juridiquement au SDRIF (dispositions nécessaires à la mise en œuvre des PIG de l'Etat et aux OIN).

Les vérifications nécessaires seront réalisées s'agissant de ce territoire, dans la limite des recoupements possibles entre les périmètres de projets locaux et le niveau d'intervention du SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

RE1031- M.Macdonald de Garches (92) et de très nombreux habitants des communes voisines du Parc de Saint-Cloud sont contre l'urbanisation d'une partie du parc de Saint-Cloud, partie d'histoire de France et poumon vert du secteur.

Avis et commentaires techniques de la Région

Cette observation relève d'une interprétation erronée des dispositions du projet de SDRIF.

En effet, les orientations réglementaires du projet de SDRIF exigent que le parc de Saint-Cloud, en tant qu'espace vert et de loisir, soit préservé. Il ne pourra faire l'objet d'aucune urbanisation à ce titre.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

CE57-La Mairie de Levallois (92) indique que « les grandes orientations du SDRIF sont louables mais les propositions de mise en œuvre apparaissent parfois difficilement réalisables et/ou conciliables ».

Notamment pour le logement : « il ne prend pas en compte le réel potentiel de construction de chaque territoire, se bornant à sur densifier les territoires du cœur d'agglomération, ni les situations de sur occupation des logements. Il risque d'inciter les collectivités à produire des logements de petite taille en privilégiant le quantitatif au détriment du qualitatif. Il y a lieu de revoir l'objectif de construction de logements de manière à ce qu'il soit compatible avec les réelles capacités de densification du territoire et à la préservation de la diversité de son paysage urbain, qu'il ajoute la typologie de logements pour les catégories de populations intermédiaires»..

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme expliqué plus haut, le projet de SDRIF appelle un effort partagé par tous en matière de densification, le corpus normatif laissant les possibilités aux communes et intercommunalités de préciser les modalités applicables à leurs territoires.

Selon cette logique, le projet de SDRIF prévoit que la commune de Levallois-Perret, dont le territoire est parmi les plus denses de l'agglomération centrale, devra prendre part à l'objectif régional de manière adaptée. Notamment :

- la carte de destination générale des différentes parties du territoire identifie plusieurs secteurs à fort potentiel de densification (pastilles rouges) qu'il s'agira de valoriser ;
- néanmoins, la commune n'est pas soumise à un seuil obligatoire de densification, à l'instar des autres territoires dont la densité moyenne des espaces d'habitat est supérieure à 220 logements par hectare (cf. pp. 28 et 32 du fascicule « Orientations réglementaires »).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.6.3.6 Les objectifs de la densification et la qualité de la vie

Question de la Commission d'enquête

Comment renforcer une meilleure perception de la densification de l'urbanisation, trop souvent assimilée à la pollution sous toutes ses formes, îlot de chaleur, augmentation des émissions de gaz à effets de serre, naissance de nouveaux ghettos, insécurité, rareté des espaces verts ?

-Comment circonscrire de manière précise et claire les espaces vides de l'agglomération pour créer un équilibre écologique nécessaire aux habitants ?

-Comment faire respecter l'objectif de 10 m² par habitant avec une prescription mieux adaptée aux différents contextes ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'essentiel des éléments de réponse à ces questions a été apporté aux points 1.1 et 4.4, notamment s'agissant des implications du projet spatial régional promu par le SDRIF et des solutions offertes par le modèle de développement qu'il porte.

L'intensification urbaine suppose effectivement l'intégration systématique des espaces ouverts dans les stratégies de développement urbain. C'est pourquoi le projet de SDRIF définit un système régional des espaces ouverts, qui doit permettre de les intégrer au fonctionnement métropolitain, d'en assurer la préservation et la valorisation mais également de les faire participer à l'attractivité et à la durabilité du modèle urbain (pp. 150-153 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »).

Prolongeant les grands espaces agricoles, boisés et naturels de la Grande Couronne et de la Ceinture verte, les aménagements, espaces verts et de loisirs, parcs et jardins, liaisons vertes, devront structurer progressivement une véritable trame verte d'agglomération (p. 99 du fascicule « Défis,

projet spatial régional, objectifs »). L'ensemble des orientations réglementaires applicables aux développements urbains a pour objet de préserver au mieux les espaces ouverts existants, de garantir la réalisation des espaces nouveaux, qu'ils soient de niveau régional ou de proximité, et le maintien ou la restauration des continuités écologiques.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les orientations réglementaires applicables aux espaces verts publics, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

Clarifier la rédaction pour faire en sorte que, dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts, les documents d'urbanisme permettent de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics de proximité par habitant au niveau communal.

7.6.3.7 Les objectifs quantitatifs de densité

Question de la Commission d'enquête

Pourrait-on définir les densités de population et d'emplois vers lesquelles doivent tendre les différents départements de la Région ?

Cette perspective de densification basée sur une augmentation de densité de logement et une modeste progression de la densité d'emploi est-elle bien établie en connaissance des capacités du foncier et du développement économique du département mais aussi de la région ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les orientations réglementaires du projet de SDRIF en matière de densification sont des dispositions opposables aux documents d'urbanisme locaux. Elles trouvent donc à s'appliquer au niveau communal ou intercommunal et non départemental.

Cependant, l'échelle départementale a été utilisée pour s'assurer que les territoires pouvaient accueillir les efforts demandés par le projet de SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Comment ce critère peut-il être mieux appréhendé pour la prise en compte d'une meilleure mixité ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les éléments de réponse à la question de la répartition entre densification en logements et densification en emplois ont été apportés au point 4.2. Pour mémoire, aux obligations de densification des espaces urbanisés en termes de densité humaine (habitants + emplois) s'ajoute une obligation de densification au moins proportionnelle des espaces d'habitat en termes de logements.

Les éléments d'explication et de proposition concernant la question de la définition des espaces urbanisés et des espaces d'habitat ont été apportés au point 3.2. Pour mémoire :

- les objectifs de densification devront être établis au niveau communal (selon que la commune est ou non desservie par une gare ou une station de TCSP) et non au niveau de sous-secteurs, les collectivités restant libres de la répartition de l'effort communal ;
- les définitions des espaces urbanisés et des espaces d'habitat devront s'appuyer sur la réalité de l'occupation du sol, le MOS pouvant donc servir de référence.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.6.3.8 La consommation foncière

Préliminaire de la Commission d'enquête

A partir de la première question 11 posée dans le cadre du thème 3.1, il s'agit principalement de justifier les indications quantitatives présentées dans le projet de SDRIF en matière de besoins d'urbanisation et plus précisément des 29 000 ha d'extensions urbaines maximales sur la période 2008-2030 (cf page 83 et suivantes du Rapport environnemental) auxquels s'ajoutent les besoins pour les grands équipements et infrastructures de niveau supra territorial.

Question de la Commission d'enquête

Quelle est la consommation foncière totale ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Il est utile de rappeler que le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme de niveau régional. Son corpus réglementaire doit permettre la mise en œuvre du projet spatial régional, qui définit les grands équilibres du développement de l'Ile-de-France, mais sa traduction repose sur les décisions que prendront les communes et intercommunalités qui sont les échelons compétents en matière d'urbanisme.

Autrement dit, la combinaison des principes constitutionnels de libre-administration des collectivités territoriales et de subsidiarité suppose que la planification régionale assure à la fois la cohérence de l'aménagement francilien et toutes les marges de manœuvre nécessaires pour l'émergence et l'élaboration des projets locaux.

C'est la raison pour laquelle les dispositions du projet de SDRIF s'imposant aux documents d'urbanisme locaux reposent sur un mode de représentation cartographique symbolique et des « orientations » réglementaires qui laissent aux collectivités le choix des moyens précis qui permettront de participer à l'atteinte des objectifs régionaux en matière d'aménagement. Il n'est donc pas dans la vocation du SDRIF de prévoir la part des capacités de développement qu'il offre qui sera effectivement mobilisée à l'horizon 2030, laquelle dépendra autant des évolutions du contexte socio-économique que des choix faits par les opérateurs de l'aménagement. Le SDRIF doit donner les possibilités pour faire et imposer les conditions qui permettront que les évolutions souhaitées soient préparées dans les meilleures conditions.

En tout état de cause, rien ne vient accréditer un scénario dans lequel la totalité du potentiel d'urbanisation permis par le SDRIF serait consommé.

En revanche, dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale il a été procédé au calcul du total des surfaces susceptibles d'être urbanisées dans le respect des orientations réglementaires du projet de SDRIF.

Le projet de SDRIF offre des capacités d'urbanisation cartographiées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) : ce sont les secteurs d'urbanisation préférentielle et les secteurs d'urbanisation conditionnelle (communément appelés « pastilles »). Chaque « pastille » indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares que les documents d'urbanisme locaux peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen termes et des projets. Les 25 hectares représentent un « droit de faire » maximum en l'absence de toutes contraintes (servitudes, forêts, etc.). Or, compte-tenu de l'existence de contraintes, la moyenne régionale d'espace effectivement mobilisable par « pastille » est de 21,6 hectares. Autrement dit, en fonction du type de projet, des contraintes physiques ou des servitudes, certaines collectivités pourront utiliser plus que 21,6 hectares et d'autres feront moins, mais toutes feront de l'ordre de 25 hectares par pastille. **Sur cette base, l'estimation du potentiel offert par les 809 « pastilles » représentées sur la CDGT du projet de SDRIF est de 17 475 hectares à l'horizon 2030.**

Le projet de SDRIF offre également des capacités d'urbanisation non cartographiées. En effet, le fascicule « orientations réglementaires » (pp. 31-33) définit des catégories de communes qui pourront organiser la croissance de leur espace urbanisé d'environ 5% à l'horizon 2030. Il s'agit :

- des communes dont l'espace urbanisé est directement desservi par une gare ferroviaire et susceptibles d'accueillir des extensions dans un rayon de deux kilomètres autour de celle-ci ;
- des communes faisant partie de l'agglomération d'un pôle de centralité (c'est-à-dire les principales villes qui maillent la Grande Couronne francilienne) ;
- des bourgs, villages et hameaux de l'espace rural.

L'estimation de ce potentiel non cartographié est de 7 750 hectares à l'horizon 2030.

Ces capacités offertes par le projet de SDRIF correspondent à un potentiel maximal, sans obligation d'ouverture à l'urbanisation à un horizon donné.

L'article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme prévoit que les communes et les EPCI disposent d'un délai de trois ans pour mettre leurs documents d'urbanisme locaux en compatibilité avec le SDRIF. Certaines opérations non prévues par le futur SDRIF pourront donc être mises en œuvre durant les trois premières années suivant l'entrée en vigueur du nouveau document régional. Il a été estimé dans l'évaluation environnementale (p. 84) que le volume d'espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme, non repris par la carte ou les orientations du SDRIF, **devait représenter un volume maximum de l'ordre de 4 000 hectares.**

Le potentiel maximum d'urbanisation nouvelle pour accueillir l'habitat et les activités, ainsi que les équipements et infrastructures y afférents, est donc estimé à 29 225 hectares (17 475 + 7 750 + 4 000) à l'horizon 2030, ce qui représente sur la période 2008-2030 un rythme de 1 328 hectares par an.

Le projet de SDRIF permet également la réalisation des aménagements connexes à l'accueil des populations et des emplois à savoir les besoins liés aux infrastructures ferroviaires et routières et aux équipements de niveau supra-territorial. L'application d'un ratio de 40% (part de ces aménagements dans l'urbanisation totale), tel qu'il s'est observé en Ile-de-France ces vingt dernières années, a conduit à estimer la consommation foncière correspondante à 11 660 hectares entre 2008 et 2030 (soit 530 hectares par an).

La réponse à cette question emporte des modifications dans le document.

Concernant la consommation d'espace, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

- **Le calcul du potentiel offert par les capacités d'urbanisation cartographiées** sera adapté en fonction des évolutions du nombre de « pastilles » induites par les observations formulées dans le cadre de l'enquête publique. Des mises à jour pourront être également apportées sur les éléments susceptibles de limiter le potentiel effectif des « pastilles », comme par exemple les capacités déjà consommées depuis 2008.

Pour ce qui est des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme, il sera possible de préciser :

- la part qui correspond aux zones d'aménagement concerté existantes, qui pourront être mises en œuvre dans une temporalité relevant de chacune de ces procédures opérationnelles (estimée à 610 hectares) ;
- la part des autres espaces concernés réellement susceptibles d'être urbanisés dans le délai de trois ans suivant l'entrée en vigueur du SDRIF (estimée à 3 100 hectares).

Enfin, l'estimation de la consommation foncière liée aux infrastructures et équipements de niveau supra-territorial pourra être corrigée pour les deux raisons suivantes :

- le ratio de 40% retenu inclut des équipements réalisables dans le cadre des orientations du projet de SDRIF applicables aux espaces d'urbanisation, et qui ne devraient donc pas être comptabilisés en plus des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées ;
- le ratio même de 40% pourrait être réinterrogé car l'observation des tendances depuis 1999 atteste d'une diminution importante de la part de la consommation d'espace par les infrastructures et équipements de niveau supra-territorial, qui devrait se prolonger dans le cadre du modèle de sobriété du développement porté par le projet de SDRIF.

Question de la Commission d'enquête

La totalité de cette surface correspond-elle à une artificialisation ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Aucun espace ne pourra être artificialisé en-dehors des trois types d'urbanisation présentés dans la réponse à la question précédente, à savoir :

- les capacités correspondant aux orientations applicables aux espaces d'urbanisation cartographiés ou non cartographiés ;
- l'urbanisation des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme non repris par la carte ou les orientations du SDRIF ;

- la consommation foncière liée aux infrastructures et équipements de niveau supra-territorial.

Nonobstant les précisions susceptibles d'être apportées, exposées au point précédent, le foncier susceptible d'être artificialisé à l'horizon 2030 serait donc d'un maximum de 1 858 hectares par an, ce qui est très en deçà du rythme annuel moyen de 2 375 hectares artificialisés au cours des vingt dernières années.

Il faut également préciser que, pour cette surface maximale, les surfaces ouvertes à l'urbanisation recouvrent des espaces construits (logements, activité, équipements), des infrastructures routières et ferroviaires (et leurs abords), des équipements tels que des lignes et postes électriques ou des décharges mais aussi des espaces urbains ouverts (parcs et jardins, espaces de sports et de loisirs, etc.) qui ne sont pas considérés comme des milieux naturels, agricoles ou forestiers mais qui comportent une proportion bien moindre de surfaces imperméabilisées.

A cela s'ajoute que les orientations réglementaires du projet de SDRIF (p. 25) exigent l'accroissement des espaces publics non imperméabilisés.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Comment ont été estimés les 4 000 ha d'espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux (sachant qu'au niveau régional il ne semble pas qu'il y ait un document récapitulatif) ? Quelle est la probabilité de consommation de ces 4 000 ha ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le dispositif transitoire qui sera applicable au futur SDRIF est sensiblement différent de celui qui avait cours dans le contexte du SDRIF de 2008.

En effet, ce dernier avait été élaboré dans un cadre juridique qui ne prévoyait pas de délai de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux suivant l'entrée en vigueur du nouveau SDRIF. Cela supposait que, au jour même de l'approbation du SDRIF, les dispositions des documents d'urbanisme locaux incompatibles avec celui-ci devenaient inapplicables. De manière à préserver l'économie des projets d'aménagement engagés un dispositif avait été prévu par le SDRIF de 2008, qui assurait que les espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents d'urbanisme locaux n'étaient pas remis en cause pour autant qu'ils ne portaient pas atteinte à une orientation fondamentale du SDRIF : urbanisation en continuité de l'espace bâti existant, préservation des espaces boisés, naturels ou encore des continuités écologiques.

Cela signifie que les espaces concernés (estimés à 6 400 hectares en 2008) étaient susceptibles d'être mobilisés durant toute la durée de mise en œuvre du SDRIF, et donc théoriquement jusqu'en 2030.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi « Grenelle 2 ») a changé le cadre juridique en modifiant l'article L.111-1-1 du Code de l'urbanisme et en instaurant un délai de trois ans de mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux suivant l'entrée en vigueur d'un nouveau SDRIF. La conséquence en est que, durant les trois premières années suivant l'approbation du futur SDRIF, des autorisations d'urbanisme pourront continuer à être délivrées en vertu de dispositions des documents d'urbanisme locaux incompatibles avec le document régional.

Ce nouveau dispositif transitoire, prévu et encadré par la loi, a justifié l'évaluation des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme et non repris par la carte ou les orientations du SDRIF. L'estimation a été réalisée à partir de la base de données « Carto-PLU » élaborée par la DRIEA, qui a été corrigée des espaces qui ont disparu des PLU, parce qu'ils ont été soit urbanisés soit retirés (dire d'experts d'après le suivi des territoires).

Néanmoins, la probabilité de la consommation totale des 4 000 hectares dans un délai de trois ans suivant l'approbation du SDRIF est faible. En effet, en faisant l'hypothèse de la poursuite du rythme de consommation d'espace observé ces dernières années, cela reviendrait à considérer que la quasi-

totalité des urbanisations réalisées dans les trois premières années suivant l'approbation du SDRIF correspondrait à des capacités non prévues par le SDRIF, alors-même que ces dernières ont bien souvent été inscrites pour permettre la réalisation des projets portés à court ou moyen terme par les collectivités.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant l'estimation des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme et non repris par la carte ou les orientations du SDRIF, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

Comme exposé plus haut, il sera possible de préciser :

- la part qui correspond aux zones d'aménagement concerté existantes, qui pourront être mises en œuvre dans une temporalité relevant de chacune de ces procédures opérationnelles ;
- la part des autres espaces concernés réellement susceptibles d'être urbanisés dans le délai de trois ans suivant l'entrée en vigueur du SDRIF.

Question de la Commission d'enquête

Le public étant amené à comparer cette consommation à celle des périodes précédentes, notamment celle sur la période 1994-2008 correspondant à 2375 ha/an, les moyennes annuelles sont elles comparables en termes de temporalités des consommations ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les tendances passées ont été calculées sur des périodes longues : en effet, la période de référence choisie est de 18 ans (1990-2008) ce qui rend la démarche de comparaison possible avec la période d'évaluation des incidences du futur SDRIF (2008-2030) qui couvre donc 22 ans.

L'estimation moyenne annuelle de 1 858 hectares, correspondant à l'artificialisation maximum possible dans le respect du SDRIF à l'horizon 2030, peut donc être utilisée à but de comparaison avec l'artificialisation des sols qui s'est opérée au rythme moyen annuel de 2 375 hectares par an sur la période 1990-2008.

Cependant, en plus des éléments déjà exposés plus haut relativement aux conditions d'utilisation des capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF et aux précisions susceptibles d'être apportées aux estimations, il faut rappeler que la comparaison des chiffres de consommation foncière doit prendre en compte la nature du développement qui sous-tend celle-ci. En effet, la diminution de l'artificialisation des sols prévue par le SDRIF est d'autant plus ambitieuse qu'elle interviendra dans le cadre d'un aménagement régional qui ambitionne à la fois de maintenir le dynamisme démographique et d'améliorer les conditions de vie des Franciliens. Ainsi, la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels doit être mise en parallèle avec les objectifs de construction de logements très sensiblement supérieurs aux volumes observés sur la période 1990-2008, soit 42 640 logements commencés en moyenne par an (source Sitadel) contre 70 000 dans le projet de SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Quel est l'ordre de grandeur des besoins de constructions sur la période 2008-2030 (en m2 à construire par territoire) de logements, de locaux d'activité, d'équipements d'accompagnement, d'infrastructures pour l'accueil des suppléments de populations et d'emplois prévus ?

Quels sont les besoins fonciers correspondant aux urbanisations nouvelles en surfaces urbanisables ?

Quelles sont les densités prises en compte (avec les différentes données retenues dans les orientations : densités humaines, densités de logements, densités de constructions rapportées aux surfaces urbanisables, ...) ?

Pouvez vous décliner les 3 chiffres précédents (constructions, fonciers, densités) entre :

- *les principales composantes de l'urbanisation (logements, activités, équipements, infrastructures) ;*
- *les différentes typologies de territoires définies par les orientations générales pour les espaces urbanisés (page 27 et suivantes) ;*
- *les différents types d'espaces (Cœur de métropole, Ceinture verte : communes urbaines et communes rurales ; Espace rural : communes urbaines et communes rurales) ;*
- *les différents départements ;*
- *les tissus urbains existants et les extensions urbaines ?*

Pouvez-vous comparer ces évolutions à la situation actuelle (surfaces de constructions, fonciers urbanisés correspondants, densités)?

Sur quelle part des zones pavillonnaires est prévue une densification d'ici 2030?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF est un document qui vise à garantir le maintien ou l'atteinte de grands équilibres de niveau régional. Les objectifs qu'il fixe, en matière de croissance de la population, des emplois et des logements, ne préjugent pas des choix et des stratégies qui seront adoptés localement, que ce soit en matière :

- d'extensions nouvelles en faveur du logement ou de l'activité ;
- de transformation ou de mutation d'espaces existants ;
- de densification de la ville ou d'optimisation des locaux d'activités.

En revanche, il revient au SDRIF de s'assurer que les capacités offertes par ses orientations réglementaires permettent à chaque territoire de prendre sa part de l'effort d'accueil de population et de rééquilibrage entre l'habitat et l'emploi (cf. éléments dans le cadre du thème n° 3.1 de la commission d'enquête).

Pour ce faire, à des hypothèses complexes dont la réalisation repose sur les évolutions de contexte socio-économique et les décisions des 1 281 communes franciliennes, a été préféré un corpus normatif simple, c'est-à-dire qui favorise le contrôle, le suivi et l'évaluation.

C'est la raison pour laquelle, le projet de SDRIF donne la priorité à la densification, à travers les règles suivantes à traduire dans les documents d'urbanisme locaux :

- croissance de la densité humaine (c'est-à-dire de la population et de l'emploi accueillis) de l'ensemble des espaces urbanisés ;
- croissance minimale de 10% de la densité des espaces déjà urbanisés à la date d'approbation du SDRIF, en termes de population et d'emploi ainsi que de logements ;
- croissance minimale de 15% de la densité des quartiers situés à proximité d'une gare ferroviaire ou d'une station de transport collectif en site propre, en termes de population et d'emploi ainsi que de logements ;
- densité minimum de 35 logements par hectare des extensions urbaines futures correspondant à des secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle identifiés par le SDRIF.

En revanche, ces règles minimales de niveau régional, qui garantissent le maintien de la compacité du modèle urbain francilien et limitent la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers, seront à adapter localement notamment en fonction des entités géographiques : les efforts seront à moduler selon que l'on se situe dans les territoires identifiés comme déjà très denses (plus de 220 logements par hectare), dans les secteurs de l'agglomération centrale dotés d'importants espaces mutables et où la desserte par les transports collectifs est appelée à se renforcer ou dans l'espace rural où la croissance démographique sera nécessairement modérée.

Surtout, il ne revient pas au SDRIF de préjuger des formes urbaines qui seront adoptées localement. Si les tissus d'habitat individuel, qui représentaient 83% des espaces d'habitat en 2008 (source MOS), devront nécessairement participer à l'effort de densification, les collectivités et les opérateurs de l'aménagement disposeront des marges d'initiative nécessaire pour répondre aux attentes des

Franciliens en termes de qualité de vie tant en matière d'habitat que de proximité des services et des moyens de se déplacer.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Quelle est la répartition de la consommation foncière totale liée à l'urbanisation d'ici 2030 entre les différentes utilisations actuelles dont les espaces naturels, les espaces forestiers et les espaces agricoles (établir cette déclinaison suivant la base retenue pour les modes d'occupation des sols : MOS, Ocean, Terruti, et préciser la nature des différentes friches concernées - naturelle, industrielle, équipements et infrastructures désaffectés, ...-)?

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme expliqué plus haut, au cours des vingt dernières années, dans une acception large du développement urbain, l'artificialisation des espaces agricoles, boisés et naturels a représenté un rythme moyen de 2 375 hectares par an dont 70% s'est opéré sur des terres agricoles (terres labourées, surfaces en herbe à caractère agricole, maraîchage, horticulture, vergers et pépinières, peupleraies) ; ce qui représente entre 1990 et 2008, un rythme moyen d'artificialisation des terres agricoles de 1 680 hectares par an.

En conséquence, dans l'évaluation environnementale du projet de SDRIF, l'artificialisation des espaces agricoles a également été estimée pour la période 2008-2030. **Calculée sur la base des ratios observés sur les décennies passées, l'artificialisation maximale des espaces agricoles correspondrait ainsi à 1 300 hectares par an.**

Les « orientations réglementaires » du projet de SDRIF imposent aux documents d'urbanisme locaux, en-dehors des secteurs où sont localisés des capacités d'urbanisation, de préserver les espaces agricoles. Peuvent y être admis uniquement les aménagements nécessaires à l'exploitation agricole, le passage des infrastructures de transport, l'exploitation des carrières et certains équipements liés au traitement des déchets ou à la production d'énergie.

Les espaces boisés et naturels devront faire l'objet d'une attention particulière. Notamment, le projet de SDRIF prévoit que devra être assurée l'intégrité des bois et forêts de plus de 0,5 hectare dans le cœur de métropole et de plus de 1 hectare dans le reste de la région. Les lisières forestières seront préservées de l'urbanisation nouvelle.

Parallèlement à ces règles de préservation en fonction de l'occupation du sol, la localisation des capacités d'urbanisation offertes par le SDRIF a pris en compte les protections au titre du patrimoine naturel (Znieff type1, réserves naturelles, arrêtés de biotope, Natura 2000, etc.). En tout état de cause, leur traduction par les documents d'urbanisme locaux devra s'assurer du respect de ces réglementations spécifiques.

A cela s'ajoute que le projet de SDRIF a été élaboré en cohérence avec le projet de Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), dont il reprend les sections des continuités écologiques dont la préservation ou la restauration devront être conciliées avec les éventuels choix d'urbanisation. La carte de destination générale des différentes parties du territoire identifie également des liaisons vertes, des continuités agricoles et forestières ainsi que des espaces de respiration qui auront pour vocation de garantir le fonctionnement en système des espaces ouverts.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la Commission d'enquête

Pouvez-vous localiser les espaces agricoles concernés ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF, respectueux du principe de subsidiarité, n'a pas vocation à localiser précisément les développements urbains futurs et n'identifie donc pas les parcelles agricoles concernées.

Néanmoins, la carte de destination générale des différentes parties du territoire et les orientations réglementaires associées fournissent une information exhaustive des secteurs susceptibles d'être impactés par l'urbanisation.

En effet, les développements futurs devront nécessairement être localisés, en continuité des espaces urbanisés existants et dans le respect des orientations de préservation déjà exposées plus haut :

en compatibilité avec les secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle (qui représentent un potentiel de l'ordre de 25 hectares) ;

- ou dans un rayon de deux kilomètres autour des gares ferroviaires, en continuité avec l'espace urbain où celles-ci sont implantées, et dans la limite d'une croissance de 5% de l'espace urbanisé des communes concernées ;
- ou en continuité de l'espace urbanisé des communes appartenant à l'agglomération d'un pôle de centralité et dans la limite d'une croissance de 5% de l'espace urbanisé de celles-ci ;
- ou encore en continuité de l'espace urbanisé des bourgs, villages et hameaux et dans la limite d'une croissance de 5% de l'espace urbanisé de ceux-ci.

Autrement dit, aucune extension urbaine ne pourra intervenir en-dehors de ces situations limitativement énumérées.

Surtout, il revient aux documents d'urbanisme locaux de localiser précisément et de planifier le rythme de la consommation foncière, notamment lorsqu'elle est susceptible de fragiliser l'activité agricole. Le projet de SDRIF prévoit que devront être identifiés les fronts urbains existants et futurs, c'est-à-dire fournir une lisibilité des développements urbains en fixant les limites temporaires et à terme de l'urbanisation.

A cela s'ajoute que la carte de destination générale des différentes parties du territoire localise, dans les espaces de forte pression urbaine en limite de l'agglomération centrale dans la Ceinture verte et les vallées fluviales, les fronts urbains d'intérêt régional qu'aucune urbanisation nouvelle ne pourra franchir.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.6.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème.

Malgré les avis plutôt négatifs des intervenants sur le principe de la densification, la commission souscrit favorablement au principe de densification des secteurs urbanisés qui permet de contenir l'étalement urbain, de limiter la consommation énergétique et l'émission des gaz à effet de serre. Cette densification s'inscrit dans le projet spatial qui tire partie du réseau du métro automatique du Grand Paris Express : ce réseau répond à l'accroissement de la demande de déplacements en transports collectifs tout en desservant des nouvelles urbanisations.

La commission note les inquiétudes liées à la contrainte d'accueillir une population supplémentaire, alors que la région subit déjà des contraintes de densité avec un certain « mal vivre » ressenti surtout sur les conditions de déplacement. L'obligation de renforcer l'accès au logement est bien comprise et largement acceptée par la grande majorité des intervenants comme par la commission. Cependant, si le principe de densifier les territoires à proximité des transports en commun est logique, de nombreuses interrogations sont soulevées sur les moyens qui seront mis en œuvre tant pour la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express que pour le développement et la modernisation du réseau existant. Ces inquiétudes seront en partie levées lors la mise en service du réseau du métro automatique du Grand Paris Express. Une fois admise cette nécessité d'accueil de la population et des activités économiques, et pris en compte le GPE, les grandes lignes du

SDRIF sont assez bien perçues à condition qu'une attention particulière soit portée à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, notamment au cœur de cette métropole qui devrait se densifier. Cette condition s'applique notamment à la question de la disparition progressive de grandes zones pavillonnaires, emblèmes d'un secteur assez vaste de la proche banlieue parisienne. La commission note que des solutions adaptées à chacun des contextes en termes de niveau et de rythme de densification sont à définir par les collectivités en concertation avec les populations concernées.

L'inquiétude concernant l'incidence de la densification du cœur de l'agglomération sur la renchérissement du prix des logements, pouvant induire un nouvel éloignement de certaines catégories de niveau social intermédiaire vers la Grande Couronne, mérite une attention particulière.

Les moyens mis en œuvre pour rétablir un meilleur équilibre spatial logement-emploi suscitent la perplexité sur leur efficacité.

Les niveaux de densification minimum fixés dans les Orientations réglementaires à l'horizon 2030 par type d'urbanisation paraissent assez peu ambitieuses et sujettes à interprétation; leur formulation et la limitation de ce niveau prennent en compte la diversité des densités actuelles de chacun des territoires concernés, et du champ de la subsidiarité permettant aux responsables locaux de fixer les niveaux de densification.

Ceci étant, la commission a estimé important de s'assurer du réalisme des potentialités de l'urbanisation prévue dans le projet spatial et de sa cohérence globale avec le scénario retenu par la Région pour assurer l'accueil en 2030 de la population et des emplois. La commission n'a pas obtenu de réponse à ses questions portant sur cette cohérence et la justification de l'estimation de la consommation foncière de 29 000 ha à l'horizon 2030. Il subsiste donc une incertitude sur la cohérence entre le scénario et le projet spatial d'urbanisation.

La commission a noté que la Région estime que ces 29 000 ha représentent un maximum qui ne sera pas atteint, notamment du fait de la non obligation des collectivités d'urbaniser à hauteur de ce scénario.

Si le potentiel de surfaces urbanisables des documents d'urbanisme locaux dépassent les besoins d'urbanisation, l'excédent peut permettre de constituer suffisamment à l'avance des réserves foncières à consommer le plus tard possible, et éventuellement au-delà de 2030. A l'inverse, il sera nécessaire avant 2030 de trouver des réponses adaptées pour la libération du foncier et/ou l'augmentation des densités.

La commission comme de multiples intervenants, est très dubitative sur les orientations du SDRIF à contenir les consommations foncières.

L'importance de ces différents enjeux face aux incertitudes conduisent la commission à formuler des recommandations : pour réduire ces incertitudes et assurer la maîtrise de la croissance urbaine, il sera nécessaire de suivre et d'évaluer régulièrement les résultats obtenus.

En synthèse sont exposées ci-après les conclusions de la commission sur ce thème :

7.6.4.1 La ville dense et compacte pour le développement durable de l'Île-de-France

Le SDRIF répond à la nécessité de construire massivement des logements et de limiter drastiquement la consommation d'espace en accueillant l'essentiel de la croissance sur des territoires déjà constitués surtout ceux bien desservis par les transports. La densification est donc le moyen de réaliser une métropole compacte qui sera économe en espace et en énergie dans une vision de développement durable souhaitée par la majorité des acteurs.

Elle devrait aussi permettre de tendre vers l'objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 (objectif fixé par la réglementation en vigueur pour revenir au niveau de 1990) avec une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs, une croissance de 10% des déplacements en modes actifs et une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Une condition indispensable d'acceptabilité sociétale de cette densification doit impérativement s'accompagner d'une qualité environnementale intégrant la protection des espaces ouverts existants et la préservation des grandes continuités écologiques. Elle doit aussi s'adapter pour faire respirer la ville avec le développement de « la nature en ville » et qui doit tendre vers le quota de 10 m² d'espaces verts publics de proximité par habitant au niveau communal. Ce dernier point sera traité dans le cadre du thème 7 consacré au « Cadre de vie ». Pour les zones denses du cœur de métropole et, particulièrement celles qui comprennent des zones pavillonnaires, il devrait être fixé un seuil d'espaces ouverts. L'acceptabilité sociétale de la densification devrait être facilitée par des campagnes de sensibilisation des populations concernées.

L'effort de densification doit aussi être équitablement réparti sur le territoire avec des urbanisations mixtes associant constructions de logement et développement des activités économiques, permettant de réduire les contraintes de déplacements.

La protection des zones pavillonnaires devrait être encadrée par des prescriptions régionales et non strictement locales.

La commission a pris acte que la Région s'est engagée à clarifier le dossier pour que les communes et intercommunalités soient plus prescriptives dans leurs documents d'urbanisme pour tendre vers un quota de 10 m² d'espaces verts par habitant, sauf en centre urbain dense où la règle dite de proximité s'applique.

7.6.4.2 La densification et les transports en commun

La densification doit concerner principalement les zones proches des gares et particulièrement celles du futur métro du Grand Paris Express, ainsi qu'une partie du cœur de l'agglomération centrale.

Ce réseau va desservir sensiblement la moitié de la population francilienne soit 6 millions d'habitants et environ les 2/3 des emplois soit 3,6 millions d'emplois. La Société du Grand Paris a pu identifier les capacités foncières potentielles autour des gares du GPE. Cela correspondrait ainsi à la construction dans ces zones denses de 10 à 15 000 logements par an auxquelles s'ajoutent les capacités foncières pour les activités, les équipements et les commerces permettant d'atteindre les objectifs de mixité urbaine.

La perspective de construction de 70 000 logements/an nécessite de très nombreuses implantations de nouvelles constructions dans des espaces urbanisés à optimiser ou dans de nouveaux espaces à urbaniser.

La Région a indiqué dans son Mémoire en réponse que « les décisions d'urbanisation doivent être prises suffisamment à l'avance pour anticiper les nouvelles dessertes et non pas intervenir après celles-ci, une fois que les évolutions des marchés fonciers et immobiliers ont déjà eu lieu ».

Ceci paraît en contradiction avec le dossier qui précise que « pour les secteurs d'urbanisation conditionnelle, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la création d'une desserte en transports collectifs. La date de référence pour constater la réalisation de cette condition est celle de l'arrêté de Déclaration d'utilité publique. »

La commission souhaite que le SDRIF soit plus précis sur la coordination entre la densification urbaine et se desserte par les transports en commun et la réalisation des équipements publics d'accompagnement. La programmation de réalisation des nouvelles lignes de transport retenue dans le discours du Premier Ministre le 6 mars 2013 devrait être une référence pour la programmation de la densification.

La commission recommande que la densification des territoires soit coordonnée avec la mise en service des nouvelles capacités de transport devant les desservir. Dans le cas où il n'est pas prévu de nouvelles infrastructures de transport, elle demande que l'urbanisation ne soit décidée qu'après vérification de la capacité de desserte avec un niveau de service suffisant en adéquation avec les besoins de déplacement de la population à desservir.

7.6.4.3 Les capacités territoriales de densification

La commission s'est interrogée sur la cohérence de la répartition territoriale d'accueil des nouvelles constructions et des réelles disponibilités foncières face aux dispositions prévues de limitation de consommation foncière qui sera évoquée ci-après.

Comme l'Autorité environnementale l'a aussi signalé, les espaces en extension urbaine permettraient de localiser la construction de 26 000 à 46 000 logements par an suivant que l'on prenne 20 ou 30 logements à l'hectare auxquels il faudrait prévoir les espaces nécessaires pour les activités économiques afférentes, les équipements publics complémentaires indispensables, sans oublier une estimation des infrastructures de niveau supra territorial. Puisque sensiblement la moitié des prévisions d'urbanisation seraient sur des espaces en extension urbaine, cela permet de considérer qu'environ l'autre moitié des besoins devra nécessairement être accueillie par densification des secteurs déjà urbanisés.

La commission n'a pas pu vérifier la concordance des besoins en construction exprimés par le dossier sur la période 2008-2030 et la disposition foncière disponible pour son accueil. Des précisions ont été demandées sur les caractéristiques retenues pour définir les besoins fonciers aux urbanisations nouvelles, les différents éléments de densification humaine et leur déclinaison logement/emplois, les densités de logements, les zones géographiques préférentielles, et aussi comparer avec la situation actuelle. Il est aussi difficile d'apprécier les prévisions de logements nouveaux et la création d'emplois dans la Ceinture verte et dans l'espace rural.

Il a été plusieurs fois évoqué dans le Mémoire en réponse de la Région que le SDRIF vise à garantir le maintien ou l'atteinte de grands équilibres de niveau régional et qu'il appartient au niveau local de la stratégie du développement, extensions nouvelles pour le logement et/ou les activités, transformation des espaces, densification ou optimisation des locaux d'activités. La Région a affirmé que les Orientations réglementaires offraient les capacités suffisantes à chaque territoire pour prendre part à cet effort d'accueil de population et d'objectifs de meilleur équilibre habitat-emploi. La commission prend acte de cette affirmation.

Par ailleurs, Il est aussi compliqué d'apprécier la bonne prise en compte dans les dispositions du SDRIF et sur la Carte de destination générale des différentes parties du territoire des décisions d'ouverture à l'urbanisation qui sont ou qui seront prises avant la date d'approbation du SDRIF. Les Orientations réglementaires devraient impérativement, sans remettre en cause les décisions, expliciter les modalités pratiques pour leur mise en œuvre.

7.6.4.4 L'utilisation du potentiel existant

Le SDRIF n'a pas la capacité de conditionner systématiquement l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à l'utilisation effective des capacités déjà existantes.

Le projet rendant la densification prioritaire sur l'urbanisation de nouveaux secteurs et exigeant la planification des extensions en fonction des besoins à terme, les documents d'urbanisme locaux, au niveau communal ou intercommunal, devront faire la preuve que les nouvelles urbanisations ne sont pas excessives au regard des capacités offertes par les tissus existants.

La commission a pris note que le projet de loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR), enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 juin 2013, prévoit de compléter les documents d'urbanisme par une analyse du potentiel de densification de chaque commune ou intercommunalité..

Le SDRIF pourrait inciter les collectivités à mieux considérer leurs projets en fonction des territoires voisins et pas seulement de leur propre commune ou intercommunalité, CDT ou même TIM. A ce propos, il faut éviter le lancement d'une opération d'aménagement de ZAC à dominante d'activités tertiaires, alors que, sur le territoire d'une commune voisine, une ZAC, à même vocation, dont le fonctionnement et l'attractivité ne sont pas avérés, dispose de terrains et de très importants locaux disponibles.

Le choix de l'implantation de grands projets tels que Europa-City dans le triangle de Gonesse et du Dôme Aréna à Sarcelles, qui sont de grands consommateurs d'espaces agricoles ou d'espaces ouverts, pourrait être étudié avec une recherche dans des zones voisines proches, comme par exemple sur le site de PSA Aulnay pouvant être amené à être libéré ou au grand parc d'expositions du Bourget ou tout autre friche industrielle, délaissé ou dent creuse.

On ne compte plus l'abandon de grandes entités industrielles, de centres commerciaux ou logistiques, mais aussi des friches ferroviaires ou militaires, de nombreux territoires délaissés qui devraient être l'objet d'attention toute particulière pour une mutation de destination. Ceci permettrait une densification raisonnée et une optimisation des ressources foncières.

Il semble bien qu'il soit nécessaire d'avoir une vision et une gouvernance régionale accrue sur les grands aménagements et équipements qui devraient réguler l'implantation de nouveaux aménagements et équipements après optimisation des installations actuelles disposant de potentiel de développement.

Il devrait aussi être examiné toutes les possibilités de compensation à ces grands aménagements d'extension urbaine par « renaturation » des terrains précédemment artificialisés. Le SDRIF pourrait être plus incitatif à ces reconquêtes qui amélioreraient de façon durable l'environnement.

A titre d'exemple de conversion de site et d'utilisation de friche, il peut être cité la densification du quartier Clichy-Batignolles dans le 17^{ème} arrondissement de Paris en pleine transformation à l'emplacement des friches SNCF de la Gare des Batignolles et qui se montre exemplaire. Réparti sur 50 ha, ce nouveau « morceau de ville », écoquartier accueillant les outils les plus récents du génie urbain, abritera 3 400 logements dans plusieurs immeubles dont certains atteignent 50 m de hauteur, répondant au besoin de mixité sociale avec 50% de logements sociaux, 20% à loyers modérés pour les classes moyennes et 30% à régime libre. Il accueillera aussi plus de 140 000 m² de locaux d'entreprises, 30 000 m² de commerces et de services ainsi que l'aménagement du Parc Clichy-Batignolles - Martin Luther King de 10 ha. Un réseau dense de transports en commun de proximité assurera les dessertes de ce quartier à forte concentration et mixité urbaine.

Un exemple à suivre où la densification d'un quartier rime avec le cadre de vie.

7.6.4.5 La mise en œuvre des orientations de densification

La Région a précisé dans son Mémoire en réponse aux questions du public et de la commission d'enquête qu'il reviendra aux documents d'urbanisme locaux, au niveau communal et intercommunal, de répartir les efforts de priorité de la densification sur l'urbanisation nouvelle dans le respect des grands principes définis par le projet de SDRIF. Elle a aussi indiqué que les collectivités bénéficient de marges de manœuvre pour répartir leur développement entre la fonction résidentielle et la fonction économique eu égard aux obligations légales en matière de mixité fonctionnelle et de création de logements.

Les Orientations réglementaires applicables à la densification des espaces urbanisés, préconisent des taux de densification devant permettre sans obligation de les atteindre, pour l'ensemble d'une commune l'effort à mettre en œuvre sur l'ensemble de la durée d'application du SDRIF.

Il paraît nécessaire de veiller au renforcement de la compacité du bâti des grandes surfaces commerciales, logistiques ou industrielles souvent construites sur un seul niveau très consommateur de foncier et d'énergie, et de corriger leurs aménagements souvent très imperméabilisés pour le stationnement des véhicules.

La commission s'interroge sur les mesures qui pourraient accompagner ces dispositions pour inciter les communes à adopter ces orientations dans un délai raisonnable. Elle s'interroge aussi sur la mise en adéquation de l'urbanisation avec la programmation des nouvelles infrastructures de transports. Un travail important de sensibilisation, de pédagogie et de persuasion devrait être effectué auprès des collectivités, des maîtres d'ouvrage et des

aménageurs pour la mise en application locale du Schéma Directeur compte tenu des enjeux de meilleure répartition spatiale de l'urbanisation et des niveaux de densifications.

Aussi la commission demande que soient davantage précisés les objectifs de densification et que le suivi et l'évaluation permette de vérifier la qualité de l'urbanisation.

7.6.4.6 Les limites des consommations foncières

Le SDRIF repose sur un concept de région compacte, intense et multipolaire pour accueillir l'essentiel de sa croissance sur des territoires déjà urbanisés. Il est proposé de contenir l'étalement urbain en préconisant de ne pas dépasser pour la consommation foncière 29 225 hectares à l'horizon 2030, soit 1328 hectares par an. Cette consommation potentielle résulte de l'urbanisation correspondant aux pastilles d'urbanisation répertoriées sur la Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire pour 17 745 hectares et une estimation de 7 750 hectares non cartographiée à laquelle s'ajoutent 4 000 hectares de consommation potentielle des collectivités dans un délai de 3 ans pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF. Il y a lieu d'ajouter une consommation annuelle de 530 hectares par an pour la réalisation des aménagements liés aux infrastructures ferroviaires et routières et aux équipements de niveau supra-territorial. Soit un total annuel possible de 1858 hectares.

Alors que la consommation foncière sur la période d'application du SDRIF 1994 entre 1994 et 2008 a été de 2 375 hectares, le recul de la consommation à venir serait donc de l'ordre de 28 %. Si la comparaison des 2 périodes 1994-2008 et 2008-2030 peut effectivement relever une diminution sensible des consommations foncières à l'horizon 2030, elle n'est pas pour autant très significative et ne note pas une volonté majeure d'enrayer cette progression de l'urbanisation sur des espaces ouverts surtout agricoles.

Il est aussi rappelé que selon la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 13 juillet 2010, il est indiqué comme objectif de réduire de moitié la perte des surfaces agricoles d'ici 2020 et d'instaurer un observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN) pour analyser la réduction des surfaces.

La Commission n'a pas obtenu de réponse aux questions posées sur la justification de la consommation foncière à partir des besoins de construction pour l'accueil de la population et des emplois en 2030, les besoins fonciers correspondants et leur évaluation à partir des hypothèses de densité. En l'absence d'une telle justification globale, cette nouvelle consommation foncière, - qui met en cause la soutenabilité du développement-, va amputer les terres agricoles de proximité. A défaut d'une sanctuarisation d'espaces à protéger inscrite dans le projet, la protection pourrait être renforcée par le développement des fronts urbains et accentuée par l'utilisation des différentes procédures et d'outils de protection des espaces agricoles.

7.6.4.7 Les conclusions sur le thème de la densification :

La commission émet un avis favorable aux objectifs du SDRIF de conception d'un modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, privilégiant la densification des secteurs urbanisés et contenant l'étalement urbain.

Elle a pris acte des ajustements et précisions d'un certain nombre d'articles signalés dans le Mémoire en réponse de la Région (en encadré dans le texte dans le chapitre précédent).

Cependant elle recommande :

1- de constituer une cellule de veille et d'évaluation des différentes actions menées par les collectivités pour atteindre les objectifs de densification et de rééquilibrage Est-Ouest ;

2- de préciser les dispositions à prendre dans les documents d'urbanisme locaux en matière de coordination entre la programmation de la densification urbaine, des objectifs de population, de logements et d'activités économiques, d'une part, et la mise en œuvre de nouveaux moyens de transports en commun et de grands équipements publics, d'autre part;

3- de vérifier la bonne prise en compte dans les dispositions du SDRIF des décisions d'ouverture à l'urbanisation déjà prises et d'explicitier, dans les orientations réglementaires, les modalités pratiques de prise en compte des décisions antérieures à la date d'approbation du SDRIF autorisant une urbanisation non encore mise en œuvre ;

4- d'avoir une vision et une gouvernance régionale accrue sur les grands aménagements et équipements pour exploiter davantage toutes les potentialités offertes par les friches de toutes sortes, les logements, bureaux et zones d'activités vacants pouvant assurer une meilleure utilisation et éventuelle mutation des territoires. Il devrait aussi être prévu des mesures plus incitatives pour examiner toutes les possibilités de compensation à ces grands aménagements d'extension urbaine par «renaturation» des terrains précédemment artificialisés ;

5- d'accroître tous les moyens permettant de limiter les consommations foncières, surtout celles à vocation agricole, et de lutter contre l'étalement urbain. Il devrait en être ainsi de l'établissement d'une cartographie des espaces agricoles avec l'identification des territoires mutables, d'une part, et ceux devant être protégés, d'autre part.

Les « espaces ouverts »

Introduction aux deux thèmes suivants : 3.5 « Les espaces agricoles » et

3.6 « Les espaces naturels »

Les deux thèmes, espaces agricoles et espaces naturels, abordent ce que le public considère généralement comme les "espaces verts", sans distinction de nature et de lieux, et qui se retrouvent abordés dans les fascicules du projet de SDRIF sous le terme plus générique de "Espaces ouverts".

20% environ des interventions abordent ce thème des espaces ouverts, en parts sensiblement équivalentes entre espaces agricoles et espaces naturels.

Ces espaces ouverts représentent, selon les différents fascicules du Projet, entre 79 et 82% de la superficie régionale. Ils recouvrent cependant des notions différentes suivant leurs localisations et leurs usages mais leur distinction dans les contributions des Intervenants n'est souvent pas aisée à faire.

Ces espaces ouverts se trouvent très largement représentés dans la Grande Couronne de la Région Parisienne, mais on les trouve également en Petite Couronne, voire, discrètement, au cœur de la métropole. La localisation de ces espaces en milieu urbain (parcs, jardins publics ou privés, jardins familiaux, etc.) leur fait jouer un rôle important de continuité écologique au cœur même de l'agglomération. Compte tenu de leur présence dans ce milieu, ils participent à la notion de "cadre de vie" et seront repris au thème 7 correspondant.

En dehors de ce milieu, cette dénomination d'espaces ouverts regroupe donc un certain nombre de natures et fonctions différentes. La nomenclature mise en place par l'observatoire OCEAN distingue ces espaces ouverts en milieux dont il a explicité les caractéristiques. Les fondements de cette nomenclature sont cependant partiels puisqu'ils ne s'appuient que sur les fichiers fiscaux et ne prennent pas en compte les parcelles non cadastrées.

Il s'avère par ailleurs que chaque organisme (IAU, DRIEA, DRIAFA, etc.) dispose de ses propres données d'évaluation ce qui ne simplifie ni la cartographie ni la quantification des surfaces correspondantes ... et pas davantage la compréhension pour le public qui conteste les chiffres avancés.

L'observatoire OCEAN a le mérite de définir le contenu (non exhaustif) de chaque élément de sa nomenclature. Elle comprend les milieux suivants : l'eau, les bois, l'agriculture, les autres espaces naturels, les espaces naturalisés, les espaces artificialisés.

Dans les observations recueillies, on retrouve tout ou partie de ces milieux, mais avec différentes préoccupations, le plus souvent très ciblées. De plus, il est parfois difficile de dissocier ces milieux qui souvent sont juxtaposés, voire superposés.

Il a été associé le plus souvent avec d'autres thèmes tels que « La densification » (thème 3.3), « Le cadre de vie » (thème 7), « Le développement économique et social » (thème 4) et « Les transports et les déplacements » (thème 5).

Chaque milieu sera donc regardé successivement, sur la base des rubriques de l'observatoire OCEAN, en commençant dans le présent thème par le milieu agricole, avec ses diverses composantes et les activités qui y sont associées. Les espaces naturels dans ses autres composantes sont abordés dans le thème 3.6 suivant.

Les trois piliers, fondements du projet de révision du SDRIF, se retrouvent déclinés plus particulièrement dans ces espaces ouverts, même s'ils donnent parfois l'impression de se contredire :

- **préserver** grâce à la densification urbaine, permettant de conforter dans sa structure et ses fonctions l'activité agricole et l'accès aux espaces de loisirs ... mais en ouvrant cependant une partie de ces espaces à l'urbanisation !

- **valoriser** certaines formes d'agriculture et favoriser des liaisons entre les diverses composantes des espaces ouverts tout en morcelant l'espace d'infrastructures,

- **pérenniser** tout en acceptant une réduction de la superficie de ces espaces !

Cette distinction entre espaces agricoles et espaces naturels se réfère à la définition de l'Observatoire OCEAN.

Les espaces agricoles sont des "espaces liés socio-économiquement à l'agriculture". Ne sont toutefois pas précisées dans quelles catégories entrent les prairies (même si l'élevage reste à l'état confidentiel), les friches (agricoles ou forestières), les délaissés d'infrastructure, etc., autres que ceux évoqués dans « Autres Espaces Naturels ». Si pour le domaine de l'élevage, son rattachement à l'agriculture paraît évident; qu'en est-il des "délaissés", parfois importants, issus des zones A ou D des PLU et retournés dans leur milieu d'origine après avoir été dénaturés ?

Parmi les espaces ouverts de l'observatoire OCEAN sont mentionnés « des espaces naturalisés, c'est à dire les terrains ouverts à l'urbanisation tout en n'étant pas encore bâtis ». C'est ainsi que l'on retrouve en zone A (définie comme agricole) des PLU (ou C ou N des POS) des communes ces espaces qui sont considérés comme remaniés (les délaissés d'agriculture, les friches où la forêt a reconquis par abandon les espaces agricoles délaissés, les délaissés d'infrastructures incultivables, les abandons ou remises en état de carrières et bien d'autres espaces). Une partie de ces espaces est comprise dans le calcul des 4 000 ha évoqués par la Région comme non repris dans la CDGT ou les Orientations réglementaires.

7.7 Thème 3.5 : Espaces agricoles

Au travers de ce thème, l'agriculture sera abordée sous l'angle de l'évolution de son espace en fonction du devenir de ses diverses activités, de la pression de l'urbanisation, de son avenir et de ses rapports avec les autres espaces ouverts. Son participation à l'économie de la région est examinée au sein du thème 4 « Développement économique et social ». La consommation de ses espaces est abordée dans le thème 3.3 « Densification ».

La consommation des espaces agricoles, qui représentent environ 50% du territoire régional, est un sujet récurrent dans la quasi-totalité des observations du public consacrées à ce thème, que leurs auteurs soient des collectivités, des associations, des particuliers, des agriculteurs ou de leurs organisations professionnelles. Avec les Chambres d'agriculture, il y a un consensus général sur le principe d'une meilleure protection des espaces agricoles, voire d'une sanctuarisation, au moins d'une identification précise, sinon dans le SDRIF, du moins dans les SCoT et les PLU. Tous estiment que les prévisions de consommation foncière sont encore trop importantes notamment si on les compare aux objectifs de la loi LMAP et que les espaces agricoles ne devraient plus être traités comme une variable d'ajustement.

La justification d'une demande de protection beaucoup plus stricte est basée sur le besoin pour la profession d'avoir une vision claire et pérenne de leurs exploitations, et sur l'intérêt collectif de maintenir un potentiel non renouvelable de terres riches, fertiles et nourricières assurant la sécurité alimentaire à proximité immédiate d'une population consommatrice de plus de 11 millions d'habitants.

L'évaluation de la valeur économique de l'activité agricole est soulignée comparativement à celle des autres activités. Les agriculteurs dénoncent la mauvaise image et le mauvais traitement qui sont faits à la profession. Les conditions de leur indemnisation en cas d'expropriation sont estimées largement trop faibles eu égard à la valeur patrimoniale des exploitations, et à leur valeur environnementale (participation à la biodiversité, à l'épuration des pollutions de l'eau et de l'air, au cadre de vie, ...).

La consommation de ces espaces pour des usages qui paraissent moins utiles du point de vue de l'intérêt général (en particulier pour une urbanisation dont on pourrait faire l'économie notamment lorsqu'il s'agit d'une nouvelle zone d'activités ou de commerces alors que l'occupation des zones voisines n'est pas optimale ou bien lorsqu'il s'agit de projets routiers discutables quant à leur utilité) participe au sentiment de discrimination et d'injustice sociale ainsi qu'au gaspillage de cet espace.

Au delà du grignotage progressif et continu, les intervenants attirent l'attention sur des projets d'urbanisation emblématiques portant sur des surfaces agricoles comprises entre 50 ha et plusieurs centaines d'ha comme le triangle de Gonesse (95), le Village nature de Villeneuve le Comte (77), la ferme du Poult (78) ou le Plateau de Saclay (91).

7.7.1 L'expression du public

Parmi d'autres observations, celle-ci résume la plupart des remarques précédentes :

RE 141 M. Jacob (75) :

"Je regrette vivement qu'on n'insiste pas davantage sur la reconversion des friches industrielles, ce qui serait un moyen d'épargner les terres agricoles et de revitaliser la ceinture industrielle de la région parisienne parfois en grande déshérence.../... Je pense qu'il faut être particulièrement vigilant sur la préservation des 2.300 ha de "ZPNAF" du Plateau de Saclay en regrettant que ne soit pas clairement mentionné - sauf erreur de ma part - le contenu exact de ces 2 300 ha. .../... S'agissant du triangle de Gonesse il est regrettable que la rédaction des documents entérine la perte de 300 ha sur les 700 existants sans vraiment le justifier ; il est regrettable également qu'on ne cherche pas à préserver cet espace agricole quitte à en imaginer une utilisation collective".

7.7.1.1 La consommation des espaces agricoles

Préserver, protéger, accroître sont les termes les plus souvent utilisés par les Intervenants en ce qui concerne, non seulement les espaces agricoles, mais également les espaces naturels, bien avant la raison de la préservation de ces espaces représentant à leurs yeux la sécurité alimentaire, l'agriculture de proximité, voire bio, de lieux de promenade ou de détente, faisant partie de leur cadre de vie au même titre que les espaces naturels.

Les Intervenants mettent en cause l'absence de lisibilité par rapport à la réduction de la consommation demandée, non seulement par les lois "Grenelle" mais également par la loi LMAP, prescrivant la réduction de 50% de la consommation des espaces agricoles, à l'échelon national, d'ici à 2020 ! La réduction voulue et affirmée dans le Projet les laisse donc perplexe, d'autant que pour les vingt dernières années, l'Ee indique (P-78) une consommation moyenne annuelle totale de 2 375 hectares dont 1 680 hectares en ce qui concerne les terres agricoles !

Aux chiffres avancés dans les fascicules, chiffres pas toujours concordants par ailleurs, faute d'explicitation, les intervenants, à l'appui de leurs propres sources, avancent que la diminution envisagée sera au mieux de quelques centaines d'hectares, mais bien loin de la réduction de 50% prévue par la législation ... toutefois à l'horizon 2020 ! Même si le projet indique que cette réduction fait partie de son objectif à 2030. En outre, le Projet parle de réduction "des terres agricoles" pour une valeur de 1.328 ha/an en comparaison d'un état dit actuel de 1.700/1.800 ha/an, mais ce dernier chiffre porte sur l'ensemble des espaces ouverts. Ces chiffres ne paraissent pas crédibles aux yeux des Intervenants.

RE 141 M. Jacob (75) :

"1. L'annexe environnementale page 210 donne les indications suivantes sur la consommation d'espaces naturels, boisés et agricoles :

- 1990/1999 : 1 610 ha/an en moyenne en Île-de-France ;

- 1999/2008 : 996 ha/an en moyenne en Île-de-France ;

- Estimation 2008/2030 : 1 330 ha/an en moyenne, hors infrastructures et grands équipements.

On ne peut que regretter que la prévision jusqu'en 2030 soit supérieure à ce qui a été constaté entre 1999 et 2008 ! L'autorité environnementale du CGDD a fait une remarque de même nature dans son avis sur le SDRIF."

RE 1813 Elus EELV Palaiseau (91) :

"L'Autorité environnementale a évalué à 1.800 hectares par an jusqu'en 2030 la «perte» des territoires ruraux et naturels, c'est à dire seulement 100 ha de moins que la perte annuelle de la Région Ile de France dans les dix dernières années (un territoire équivalent au département des Hauts de Seine)."

RE 402 M.Gazeilles Elu de Clamart (92) :

"Le projet actuel permettra de rogner sur des espaces non construits à hauteur de 1.328 ha par an jusqu'en 2030, soit une disparition potentielle de plus de 22 000 ha sur 17 ans ! Cette autorisation de stérilisation, proche du taux de disparition actuelle des espaces naturels (1.900ha/an), est excessive et incohérente avec le principe annoncé."

RE 168 Développement durable – Notre avenir Cesson(77) :

"(...) alors que la loi Grenelle impose de diviser par 2 le rythme de consommation des espaces agricoles d'ici à 2020."

CE 195 L'Union Sociale pour l'Habitat en IDF :

Elle estime que "sur la base du constat du foncier consommé (fichier OCEAN), pour une production de 51.000 logements, 1.339 ha/an ont été consommés (...). Le projet de SDRIF autorise un niveau de consommation du foncier équivalent à la moyenne constatée les années antérieures (1.328 ha/an) mais impose la production de près de 40% de logements supplémentaires".

En dehors de ce point particulier de la base de calcul de l'évaluation de cette consommation, les interventions sont souvent longuement et fréquemment développées et il ne sera pas possible de les citer d'une manière exhaustive. N'ont été retenus que quelques exemples.

RE 1814 Elus EELV de Mitry-Mory (77):

"Le destin de notre territoire s'appuie sur la sauvegarde des activités agricoles, des espaces boisés classés et des cours d'eau tout en proposant une approche paysage et un concept de développement durable, en adoptant une posture de société d'après pétrole, de changement climatique et de transition énergétique en créant les conditions d'une société plus sobre en énergie et moins consommatrice en matière première."

CE 347 M. Suaudeau Aulnay-sous-Bois (93) :

"Je note avec grande satisfaction l'objectif posé dès l'introduction du document "Déficit 2030": « l'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels doivent être maîtrisés par le renouvellement de la ville sur la ville. Cet objectif est placé dans le contexte du nouvel enjeu du défi alimentaire ». (...) L'introduction de fronts urbains empêchant l'urbanisation au-delà de la limite posée est une avancée très significative."

CE 290 EELV Saint- Maur-des-Fossés (94) :

"Le SDRIF affiche la volonté de stabiliser les fronts urbains mais il autorise les gares en plein champ (Gonesse, Saclay, Val Bréon). Il crée un développement continu en petite couronne avec les CDT (...). Il urbanise des zones encore vertes (...), des espaces verts (...), des jardins familiaux.

Les deux lois de Grenelle et la loi de modernisation agricole imposent de diviser par deux le rythme de la consommation des terres agricoles d'ici 2020."

CE 30 IDFE :

"La place des espaces verts est fort modeste, les nouveaux sont rares et les terres agricoles sont menacées (...)."

Ces quelques expressions d'ordre général rendent compte de la difficulté de concilier urbanisation et protection des espaces naturels et en particulier agricoles tout en faisant le choix de développer une agriculture périurbaine et durable.

Sont abordés sous plusieurs angles dans les interventions :

- la préservation que représentent ces espaces à plusieurs titres,

- le peu de protection réelle particulièrement en petite couronne,
- le manque de soutien à la création de filières, autres que celles des bio ou agrocultures, comme l'élevage, l'arboriculture, les cultures "bio", le maraichage, même si elles sont évoquées dans le Projet.
-

7.7.1.2 La préservation que représentent ces espaces

Au titre de la préservation des ressources vivrières locales

L'approvisionnement en denrées des franciliens interroge les intervenants pour les importations extrarégionales qu'il nécessitera et les coûts induits par le transport et les nuisances engendrées.

RE 1634 M. Masselin Richardville (91) :

"L'agriculture et ses surfaces agricoles doivent être considérées comme un vecteur économique (ce qui n'est plus à démontrer) et non comme des réserves foncières. (...) Pourquoi supprimer des ressources vivrières de très grande qualité, pour les faire venir de l'autre extrémité de la planète ? "

CE 307 IDFE :

"Les espaces agricoles sont insuffisamment protégés (...). Y aura-t-il une place encore pour produire de la nourriture ? (...)

Les économistes de l'INRA prévoient que, si l'artificialisation des terres agricoles continue à ce rythme, soit 12% de plus qu'actuellement, notre pays ne produira plus assez d'aliments de base en 2050 pour nourrir sa population."

Le fascicule « Evaluation environnementale » fait mention de "Une agriculture localisée sur des terres parmi les plus fertiles d'Europe" (P104), et de la "Préservation d'unités d'espaces agricoles cohérentes" (P115).

Au titre de la protection des exploitations agricoles

Les Intervenants font remarquer l'absence d'une réelle protection, malgré les intentions louables exprimées à plusieurs reprises dans les documents ... mais qui n'apparaissent pas d'une façon formelle sur la CDGT :

- sur les espaces agricoles : protection portant sur la délimitation de ces espaces afin d'en éviter le "grignotage",
- sur leur fonctionnalité pour permettre la continuité de l'exploitation, sur l'agriculture de proximité, sur des productions existantes, etc.

Ces craintes ont été exprimées en particulier par les Chambres d'agriculture dans leurs avis et relayées par les intervenants, qu'ils soient agriculteurs ou non.

"Les espaces agricoles et forestiers, et leur fonctionnalité, sont à préserver sur le long terme, permettant une lisibilité pour les exploitants, favorisant leur capacité d'investissement et d'adaptation" précise cependant le Projet (DPSO-P158).

RE 1029 M. Valet Crespières (78) :

"Les espaces agricoles constituent toujours la "variable d'ajustement" : Cette imprécision de la carte ne permet pas de disposer d'une représentation claire du devenir des espaces agricoles. Pour se maintenir et se développer, l'agriculture a pourtant impérativement besoin d'une visibilité suffisante sur l'avenir".

Au titre de la qualité agronomique, pédologique, des terres

Cette qualité agronomique des sols est évoquée notamment à l'occasion des grands projets d'infrastructures ou d'aménagements comme ceux du triangle de Gonesse, du plateau de Saclay, de la ferme du Poult ou de Village Nature.

RE 917 Association Sauvons les Yvelines Marcq (78) :

"La liaison Mantes /Saint Quentin-en-Yvelines [serait une] atteinte à l'intégrité des terres agricoles reconnues d'une grande richesse, non seulement par les emprises, mais également par l'effet de rupture de la continuité des sols particulièrement pénalisante pour l'exploitation".

RE 1029 M.Valet Crespières (78) :

"Pourquoi la classification de la Ferme du Poult et ses terres agricoles sur la commune de POISSY en zone de loisirs ? C'est ainsi un des exemples de gaspillage des surfaces agricoles de bonne qualité ?"

RE1847 M.Abautret EELV Pays de France (95) :

"Enfin au niveau départemental, nous ne sommes pas satisfaits des 12 pastilles d'urbanisation restantes sur le triangle de Gonesse : les terres agricoles dont il s'agit sont actuellement utilisées pour produire de l'alimentation locale et elles sont parmi les plus fertiles et les plus riches de la région."

Au titre du prolongement des espaces naturels, vecteurs du maintien de la biodiversité

Les trames permettent la continuité écologique entre différents milieux (corridors écologiques) et servent également de support à la fonctionnalité des exploitations, à la desserte des parcelles exploitées, parfois éloignées les unes des autres. A ce titre, elles nécessitent une protection accrue de façon à pérenniser l'activité.

CE 81 Ville de Servon (77) :

"Présence d'une flèche verte destinée à "préserver et valoriser les liaisons agricoles et forestières" dans un environnement constitué du barreau TGV, de la RN19 et dans une ZAC en cours de réalisation, sans forêt à proximité !"

CE 338 Ville de Champlan (91) :

"La liaison agricole et forestière de Champlan (91) fortement impactée par les infrastructures existantes (A6n A10, A126, RN20, RN188, RER-C).

La ville demande la couverture partielle de la RB188 "pour rassembler les morceaux" urbains et rétablissement d'une liaison viaire sous le RER-C depuis la suppression du passage à niveau".

La notion de lisières, en dehors des lisières forestières, n'a pas de définition précise, et donc d'assise juridique, hors de ce contexte. Elle est cependant employée par l'Ee qui parle de "lisières agricoles de boisement" (P95) et le DPSO (P194) de "lisières urbaines".

Compte tenu de la configuration géographique de certaines parcelles forestières, du moins dans leur état actuel cas (évoqué également par M. Petit (RE 451 et Meaux/R1/1), certains aménagements de la bande de 50m devront être envisagés afin de permettre la continuité de l'exploitation.

7.7.1.3 Une demande de protection accrue par les différents acteurs

Aussi et afin d'éviter le "grignotage", certains intervenants demandent une protection de ces espaces sous forme de "Territoires Agricoles d'Intérêt Régional" voire de "terres sanctuarisées" ou de définitions graphiques sur la CDGT.

RE 666 Sauvegarde des Mesnuls (78) :

"Les espaces agricoles, qui sont non répertoriés dans le SDRIF, ne sont pas assez protégés. Il devrait être prévu des « Territoires Agricoles d'Intérêt Régional » avec des terres sanctuarisées qui jouent le rôle de « poumon vert » à l'Ouest de Paris."

RE 917 Association Sauvons les Yvelines Marcq (78) :

" L'Île-de-France concentre 11.7 millions de Franciliens (chiffres 2010), soit près de 20% de la population française sur environ 2% du territoire national (12 000 km²). L' Île-de-France est constituée de 43% de terres agricoles particulièrement riches et 23% de forêts; il faut noter néanmoins la déperdition en terres agricoles constante (1.000 km² en 50 ans) sous la pression du développement urbain et des infrastructures."

CE 307 IDFE :

"Les espaces agricoles sont insuffisamment protégés : la volonté d'utiliser au moins 29.000 hectares d'ici 2030, soit 1.800 hectares par an, n'est pas un signe fort de protection

RE 962 Fédération Régionale des Coopératives Agricoles :

"La suppression sur 20 ans d'environ 40.000 ha aurait des conséquences importantes sur l'économie agricole de la Région Ile de France. (...) 40.000 ha retirés représenteraient plus de 10% de la production soit un volume de 250.000 tonnes. (...) La Fédération Régionale des Coopératives Agricoles d'Ile de France souhaite rappeler que la filière céréalière joue un rôle économique important au cœur la région Île-de-France, tant à travers sa production de céréales, que grâce à la présence d'une industrie meunière de pointe, n°1 sur le marché français, et de grandes entreprises de seconde transformation" .

CE 307 IDFE :

"L'absence de délimitation claire entre les espaces bâtis et les espaces agricoles montrent que ceux-ci constituent toujours la variable d'ajustement" .

Ile de France Environnement (IDFE) demande de remplacer le pastillage des espaces urbanisés par des aplats. Il demande également que "les espaces agricoles soient clairement identifiés (au même titre que les espaces boisés et de loisirs)".

IDFE demande également la délimitation des zones agricoles d'intérêt régional, l'inscription des zones agricoles protégées (ZAP) actuelles ou en projet, l'inscription de la zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay dont le contour est aujourd'hui délimité.

7.7.1.4 La pérennisation des exploitations

Les intervenants agriculteurs demandent, avec l'appui de la CRA, une vision à long terme du devenir des espaces agricoles. Un projet agricole a besoin d'une sécurité afin d'être mis en œuvre et d'une durée pour être économiquement viable. La pérennisation des exploitations passe par :

- une protection de l'outil de travail, la terre, notamment face à la pression foncière de l'urbanisation,
- une structure agricole homogène intégrant la fonctionnalité de l'exploitation,

- une vision à long terme pour l'amortissement nécessaire de l'exploitation.

7.7.1.5 Le coût du foncier agricole

Evoqué avec la CRA, quelques intervenants ont également évoqué, indépendamment du foncier proprement dit, le problème du coût de ce foncier face à la pression foncière urbaine et le principe d'une juste indemnisation en cas d'éviction, ou d'évolution du foncier.

Parmi les effets pervers de ce foncier "volatil", la spéculation. Le coût du foncier d'un terrain évalué au "prix agricole", et donc avantageux pour l'acquéreur, aura des répercussions sur l'exploitant qui voudra agrandir son exploitation, par achat ou location de terres, devant une surenchère à "prix urbain" à laquelle il ne pourra faire face. Ce souci a été exposé lors de permanences par deux agriculteurs qui souhaiteraient voir définir une politique du foncier agricole afin de sécuriser les exploitants.

Coulommiers/1/1 M.Piot Voinsles (77) :

"Il faut réfléchir dès aujourd'hui à une nouvelle législation pour toutes les terres qui seraient acquises pour des aménagements divers et qui de ce fait perdent définitivement leur caractère agricole car leur valeur d'indemnisation reste calculée sur des références de vente agricoles, certes modifiées. (...) Ces terres devraient bénéficier de leur valeur de leur nouvelle destination, dans le contexte géographique de chaque territoire".

RE 1225 Agriculteurs Roissy-en-France (95) :

"Les propositions pour réserve financière du futur golf de Roissy ou du Triangle de Gonesse sont à un prix très inférieur à la réalité; c'est un vol manifeste !"

7.7.1.6 La pérennisation de l'activité

Cette pérennisation est fonction de la lisibilité que l'agriculteur peut avoir en fonction des dispositions qui seront prises dans les documents d'urbanisme de niveaux inférieurs. A partir du moment où l'activité n'est pas soutenue par des prescriptions volontaristes dans le SDRIF, il pourra avoir des doutes quant au maintien de son activité. Ce problème a été longuement évoqué avec la CRA.

7.7.1.7 L'agriculture périurbaine

Les intervenants font ressortir la fragilité de certains milieux, notamment en petite couronne et dans la ceinture verte, ainsi que la diversité des offres de culture et de distribution qui y est proposée, notamment dans les espaces périurbains, au détriment d'importations d'autres régions ou pays, contraires aux exigences de développement durable exprimées par le Projet.

RD 1814 Elus verts Mitry-Mory (77):

"Favoriser les cultures biologiques vers un marché de proximité, en créant un label « Bio Idf. » (...) Faciliter des projets de pépinières de « maraîchers bio », créateurs d'emploi durables et non délocalisables, dont la production et la transformation se ferait à destination de la restauration collective (scolaire,...)".

RE 1813 EELV Palaiseau (91) :

"Les coûts de l'énergie et des transports augmentent et devraient conduire à l'imposition du maintien d'une agriculture périurbaine de proximité, qui contribue également à l'attractivité du territoire".

CE 328 Confédération paysanne d'IDF :

« La Confédération insiste sur le fait que les espaces périurbains agricoles sont à considérer comme préservant et faisant partie intégrante des tissus économique, social et environnemental de la région, à fortiori quand ils concernent de petites structures axant leur production sur la qualité de produits à forte valeur ajoutée dans la région.

Cette préservation des terres agricoles permet d'ailleurs d'améliorer l'autonomie alimentaire de la région et de réduire ainsi la consommation énergétique et la pollution engendrée par le transit de denrées alimentaires vers l'Ile de France ».

RE 022 particulier :

"Notre région bien-aimée manque cruellement de jardins familiaux, pour nourrir sainement à un coût acceptable les 11 Millions d'habitants".

7.7.1.8 Les filières économiques agricoles

En dehors de l'insertion de cette activité agricole dans le contexte plus général de l'activité économique de la région qui sera abordée au thème 4, cette dernière dispose d'un certain nombre de filières qui ne demandent qu'à s'épanouir.

Ces filières n'ont été que très peu évoquées. Elles sont cependant présentes dans l'Ile de France et s'insèrent dans l'économie régionale où "elles apportent une diversité de productions essentielle pour l'Île-de-France" (DPSO-P130). "Car nourrir 11,5 millions de Franciliens de façon qualitative, diversifiée et financièrement accessible, interroge directement leur vie quotidienne et leur santé, mais aussi les politiques de maîtrise et de valorisation des espaces agricoles et des filières agroalimentaires." (DPSO-P7). Et puis, en dehors des agro-carburants il existe d'autres filières, parfois très locales :

RE 1853 SRH-Montreuil (93) :

"Nous ne trouvons aucune mesure visant à protéger les productions franciliennes existantes en difficulté, comme la production de fruits, qui est non seulement très insuffisante pour nourrir la population francilienne, mais même en recul chaque année. Comment comprendre que la Région mise sur les transports pour acheminer les fruits d'autres régions productrices, alors qu'elle prétend relocaliser la production et développer les circuits courts ?"

RE 484 JADE – RE 666 Sauvegarde des Mesnuls (78) :

"Est-il logique que le bétail soit abattu en dehors de l'Ile de France faute de structures franciliennes alors, qu'il existe un marché potentiel « captif » de 12 millions de consommateurs et de 35 millions de visiteurs/an sur 12.000 km² (2% du territoire métropolitain) ?"

RE 1379 Planète Chanvre :

"Planète Chanvre est une association de 11 agriculteurs d'Ile de France dont le but est de promouvoir le chanvre comme matière première renouvelable dans le bâtiment." L'association a construit une usine de défibrage à Aulnoy (77) en 2012.

RE 1853 SRH Montreuil (93) :

"Le site des murs à pêches est un espace agricole, façonné par l'homme pendant des siècles, comportant des terres encore exploitées par des professionnels."

CE 31 Ville de Nemours (77) :

"La préservation des espaces agricoles et forestiers de l'agglomération afin d'assurer la pérennisation des filières agro-industrielles (notamment les agro-carburant mais aussi les

nouvelles filières comme celle du chanvre ou du lin en isolation) et de favoriser leur implantation et développement dans le cadre de la préservation des corridors écologiques."

L'existence de ces filières est évoquée avec discrétion dans le Projet, tel l'élevage (porcin, ovin ou bovin), qui ne bénéficient pas d'une protection affirmée malgré les débouchés économiques locaux, régionaux ou nationaux qu'elles induisent (cidre, bries) en soutenant l'activité locale.

Et puis, des remarques comme celle-ci, le plus souvent liées aux caractéristiques locales, compromettant les espaces de respirations maintes fois énoncées dans le Projet, souvent consécutifs à la création d'infrastructures de transport :

RE 130 M.Corbion Mitry-Mory (77):

"Le projet du S.D.R.I.F prévoit l'élimination des terres agricoles restantes à ce jour, entre la ZI existante de Mitry/ Compans et la nationale 2 de Soissons, (130 ha d'un seul tenant) appelées « la plaine de Compans. », ballon d'oxygène de cette zone périphérique de Paris."

De nombreuses demandes émanent, dans la grande majorité des cas, d'associations, d'élus, de Mairies, de Communautés de communes ou d'agglomération, voire également de Conseils généraux. La Chambre régionale d'Agriculture a émis plusieurs demandes, confirmées par l'avis du CESER, en particulier sur:

- le respect de la fonctionnalité des espaces agricoles afin de ne pas isoler les bâtiments d'exploitations des lieux de production ;
- le besoin de lisibilité dans le temps pour l'exploitant ou futur exploitant sur le devenir de ses espaces afin d'établir un projet d'exploitation viable; la vision à 2030 lui semble insuffisante pour amortir les investissements et les filières nécessaires à une exploitation ;
- l'inventaire des friches industrielles avant toutes préemptions sur les espaces agricoles pour la création ou extensions de ZAC ;
- et la réduction par deux, au plan national, du rythme de la consommation d'espaces d'ici à 2020.

Quelques observations d'ordre général ou plus personnelles :

RE 1582 R.E.N.A.R.D. (77) :

"La densification urbaine doit avoir pour corollaire une diminution significative de la consommation des espaces agricoles et naturels de la Région Ile-de-France; donc aboutir au retrait de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle".

RD 1853 SRH Montreuil (93) :

"Nous demandons, comme nous l'avons demandé pour le SDRIF 2008, que la nomenclature comporte un nouveau type d'espace : « agricole à vocation culturelle et sociale », dotée d'une couleur spécifique."

RE 484 JADE :

"Aucun Contrat de Développement Territorial (CDT) n'est construit autour de la filière agricole. Pour quelles raisons ?".

RE 033 ECOLOMIA Bussy-Saint-Georges (77):

"Sauvons les dernières Terres Agricoles Nourricières de Bussy Saint Georges et des communes voisines, le Champ de Noisetiers, et les Bois de Bussy (Forêt de Ferrières)..."

CE 326 Elus de Jouy-sur-Morin (77) :

"Préserver notre agriculture c'est également préserver notre capacité d'assurer des espaces ouverts de qualité (...).Il serait dangereux de transformer ces espaces en "réserves pittoresques". Il faut permettre à notre agriculture moderne d'occuper toute sa place dans le débat sur le patrimoine naturel (...) lui refuser cette place au motif qu'elle serait extensive serait dramatique pour notre avenir".

CE 340 Fresnes au Cœur (94) :

La ville de Fresnes (94) se positionne pour le retrait des pastilles sur la Plaine de Montjean, dernier "poumon vert" du secteur en petite couronne, abritant un exploitant agricole et les pépinières de la ville de Paris. Délibération du Conseil municipal du 23/10/2012

CE 307 IDFE :

"Les paysages d'Ile de France sont menacés de banalisation et d'artificialisation. Des prescriptions supplémentaires devraient être ajoutées à tous les niveaux des orientations réglementaires pour une meilleure prise en compte des paysages et du patrimoine bâti dans les documents d'urbanisme locaux".

"L'agriculture francilienne est un atout majeur pour la région". (DPSO-P130). Mais comment créer des "territoires agricoles d'Intérêt Régional" ? Comment cartographier les espaces agricoles à protéger, compte tenu de leur valeur agronomique ? Ce qui impose un recensement qui cependant semble exister. Comment donner aux agriculteurs une vision à long terme de façon à leur permettre d'investir dans des filières agricoles ?

7.7.1.9 Autres demandes du public

Des observations font part du déplacement, de la réduction ou de l'augmentation, voire de la suppression de pastilles jugées sans fondement dans des aires agricoles de valeur agronomique.

RE 1853 SRHM :

"Les espaces agricoles ne sont pas clairement identifiés, ni délimités. Souhaitant par cette demande une délimitation plus précise de ces espaces."

RE 1845 M. Burette Vulaines (77) :

"2 pastilles orange sur le plateau, seule zone agricole restante et dont l'amputation de 50 ha pourrait mettre l'équilibre de l'exploitation en péril."

CE 8 APPVPA :

"(...) refuse le transfert du PSG sur le site de la Ferme du Poul (…), demande le retrait de la pastille sur cette zone et d'identifier plus clairement les espaces agricoles à maintenir."

RE 1582 M.Roy Association RENARD :

"Nous demandons, notamment, que la consommation des espaces agricoles et naturels soit fortement diminuée – par retrait d'environ la moitié des pastilles d'urbanisation préférentielle et conditionnelle et qu'elle soit sévèrement contrôlée par une commission indépendante".

CE 61 Ville de Fontenay-le-Fleury (78) :

"La ville demande que dans le SDRIF (...) le respect du site classé de la Plaine de Versailles avec la suppression des pastilles sur cet espace."

Parmi les nombreuses demandes évoquées dans les paragraphes précédents, les Intervenants comme certains PPA (CRA, CG77, 91 et 93 en particulier) souhaitent, dans la perspective de protéger les espaces agricoles ou leur économie :

- **affirmer** la préservation des terres agricoles, ce qui passe par la suppression (ou le déplacement) de pastilles, (triangle de Gonesse, le Champ Garni de La Queue-en-Brie, le Muséum de Brunoy, le plateau de Saclay) pour ne citer que les plus emblématiques, chacun à des degrés différents. Cette préservation passe par l'identification de ces espaces.
- **maintenir** une agriculture de proximité dans des espaces convoités par l'urbanisation et le développement d'une agriculture "bio", particulièrement en Petite Couronne.
- **contenir** l'urbanisation par des "fronts urbains", voir à en ajouter, au contraire de ceux qui souhaitent les repousser, les trouvant trop contraignants

7.7.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.7.2.1 Le projet de SDRIF

Orientations réglementaires Page 36 : "La valorisation des espaces ouverts passe par une définition précise de leur destination – espace agricole, espace boisé ou espace naturel, espace vert et espace de loisirs – et par la reconnaissance des multiples fonctions qu'ils assurent individuellement et surtout collectivement (fonction économique : produits agricoles, fonction environnementale: support de biodiversité, fonction sociale, intérêt paysager".

Orientations réglementaires Page 38 "Les espaces agricoles franciliens, supports pour des productions alimentaires ou non alimentaires, sont également des espaces de nature, de ressourcement, de calme, d'intérêt paysager. Selon leur localisation et le degré de pression subie, les espaces agricoles comprennent dans l'espace rural de grands territoires agricoles et ruraux homogènes :

- en Ceinture verte : des entités agricoles urbaines et périurbaines fonctionnant en réseau grâce à des liaisons indispensables à leur fonctionnement (les continuités agricoles), ainsi que des ensembles agricoles homogènes formant de grandes pénétrantes dans l'agglomération, en lien avec l'espace rural environnant;
- en trame verte d'agglomération : des unités agricoles urbaines fonctionnelles malgré leur enclavement."

"Il est précisé que "les espaces agricoles d'une superficie inférieure à 5 ha dans l'agglomération centrale et 15 ha hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte CDGT". Le projet précise que "les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver , les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont également à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole. Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert. Peuvent toutefois être autorisées, sous condition de ne pas nuire à l'activité agricole ou de ne pas remettre en cause sa pérennité :

- les installations nécessaires au captage d'eau potable;
- les installations de collecte, stockage et premier conditionnement des produits agricoles dont la proximité est indispensable à l'activité agricole en cause.

Hors ces cas, les installations de stockage, de transit et les industries de transformation des produits agricoles doivent s'implanter dans des zones d'activités".

Orientations réglementaires Page 39 : "Il importe également de maintenir les continuités entre les espaces et d'assurer les accès entre les sièges d'exploitation, les parcelles agricoles et les équipements d'amont et d'aval des filières. Ainsi qu'il est prescrit dans le 3.5 (Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes). La fragmentation des espaces agricoles doit être évitée et lorsqu'elle ne peut l'être, les continuités doivent être rétablies".

Orientations réglementaires Page 17 : "La fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par les infrastructures de transport doit être évitée lors de leur création. Si aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable, l'impact du passage de l'infrastructure de transport doit être limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement des continuités conformément au 3 cité précédemment".

Les rappels précédents tirés des Orientations réglementaires répondent en grande partie aux interrogations des intervenants, définissant la fonction de l'espace agricole, les conditions et protections que le projet met au maintien de l'activité par la nécessaire protection des continuités (notamment lors de la réalisation d'infrastructures) permettant l'usage fonctionnel de ces espaces, par l'adaptation aux mutations possibles des espaces ou des pratiques agricoles, ainsi que par les différentes chaînes du suivi de la production (locales, régionales ou nationales).

7.7.2.1.1 La consommation des espaces

Orientations réglementaires Page 26 : "Les nouvelles zones d'activités doivent minimiser la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels ainsi que leur impact environnemental et paysager".

Orientations réglementaires Page 29 : "L'urbanisation doit se faire en continuité de l'espace urbanisé existant, sous réserve de ne pas porter atteinte à une continuité écologique, un espace de respiration, une liaison agricole etc."

Orientations réglementaires Page 33 : "Les communes concernées (par l'extension des BVH1) sont identifiées sur la carte des «Grandes entités géographiques». Les objectifs poursuivis sont :

- de contenir l'étalement urbain,
- de limiter la consommation et le morcellement des espaces agricoles, boisés et naturels
- et d'éviter l'accroissement des déplacements.
- Intégrer les développements dans leur environnement naturel sans le déstructurer et notamment en préservant la circulation des engins agricoles".

DPSO : "L'Île-de-France a la chance d'être une grande région naturelle et agricole. 53 % du territoire régional sont occupés par la surface agricole (Page 41). La ceinture verte régionale est constituée de près de 60 % d'espaces ouverts, pour moitié espaces agricoles et pour moitié espaces verts et boisés (...) Cette zone d'interface aura, d'ici 2030, pour ambition : de développer une agriculture périurbaine assurant en partie la gestion de ces espaces et

¹ BVH Bourgs Villages et Hameaux

profitant de la proximité de l'agglomération pour organiser une valorisation des productions en circuit court (Page 71)".

En dehors de la contestation sur les chiffres de base de l'état actuel de ces espaces (55% pour l'Ee-P-83, 53% pour DPSO-Page 31, moins de 50% pour les Chambres d'agriculture, 45,6 pour le SRCE, chiffres sur la divergence desquels il sera nécessaire de donner une explication), il est à noter que tout au long des fascicules, la Région insiste sur l'objectif de protection de ces espaces, ou de limitation de l'étalement urbain lorsque cela s'avère nécessaire ... à l'aide, le cas échéant, de fronts urbains

Orientations réglementaires Page 37 : Les fronts urbains d'intérêt régional sont "Intangibles" ... à partir du moment où ils ont été fixés par les collectivités territoriales. "La maîtrise de ces fronts a pour objectifs de fixer une frontière à l'urbanisation, de préserver les unités agricoles, boisées et naturelles" (...) "Il revient également aux collectivités territoriales d'identifier les fronts urbains d'intérêt local."

"Les limites de l'urbanisation existante, lignes de contact avec les espaces agricoles, boisés et naturels, doivent être le cas échéant adaptées afin de constituer un front cohérent et maîtrisés et traités afin d'atteindre les objectifs qui sont assignés aux fronts urbains."

DPSO Page 152 : "La consommation touche principalement les espaces agricoles. Au niveau national, l'objectif est de réduire de moitié d'ici 2020 le rythme d'artificialisation des terres agricoles (comme le préconise la Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche, LMAP). À l'horizon 2030, un ratio similaire sera recherché à l'échelle régionale contribuant ainsi à cet objectif national".

7.7.2.1.2 Les exploitations et filières agricoles

Ee-P104 : Dans les secteurs urbains et périurbains, coexiste, à côté de la grande culture majoritaire en surface, une agriculture plus spécialisée dans le maraîchage (les salades notamment), l'horticulture ou l'arboriculture, qui connaissent des difficultés structurelles. L'élevage, bien que peu représenté, contribue également à la diversité des productions franciliennes. Parfois oubliées ou délaissées, certaines productions franciliennes ont fait, ou font encore, la renommée de la Région : les plantes aromatiques et médicinales, les bries de Melun et de Meaux, etc.

DPSO-Page 130 : « L'Île-de-France compte environ 5 000 exploitations agricoles, les trois quarts en grandes cultures (céréales, oléo-protéagineux, betteraves), qui cultivent plus de 90 % de la surface agricole régionale. Les autres filières (élevage, maraîchage, arboriculture, horticulture, etc.) même si elles représentent seulement 10 % des terres agricoles, apportent une diversité de productions essentielle pour l'Île-de-France. Les autres filières (élevage, maraîchage, arboriculture, horticulture, etc.) même si elles représentent seulement 10 % des terres agricoles, apportent une diversité de productions essentielle pour l'Île-de-France ».

DPSO-Page 181 : Les espaces agricoles de la Plaine de France situés autour de la plateforme de Roissy souffrent de nombreuses coupures dues aux infrastructures (...). Les projets d'aménagement devront (...) ménager les conditions d'un maintien de l'agriculture au sud. Une réflexion devra être menée avec la profession agricole, les exploitants et les élus locaux afin de déterminer les conditions de pérennisation de l'activité agricole et la possible

mutation, à terme, des parcelles les plus enclavées vers des productions de maraîchage et d'agri-matériaux.

DPSO Page 207 : Afin de maintenir l'agriculture sur le plateau de Saclay, une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) de plus de 2.300 hectares est prévue. Il conviendra de tendre vers une agriculture moins polluante, favorisant le développement des circuits courts à destination des habitants. Le maintien d'une agriculture viable et durable aux portes de l'agglomération doit être affirmé et pris en compte. À l'évolution des projets urbains devra être associée une réflexion sur les grandes entités agricoles (plateau de Saclay, plaine de Versailles, Triangle vert).

7.7.2.1.3 La préservation que représentent ces espaces

Quelle que soit leur superficie, leur fonction dans l'espace ouvert se doit d'être protégée.

DPSO Page 131 : L'Île-de-France compte environ 5.000 exploitations agricoles, les trois quarts en grandes cultures (céréales, oléo-protéagineux, betteraves), qui cultivent plus de 90 % de la surface agricole régionale.

7.7.2.1.4 Au titre de la préservation des ressources vivrières locales

Orientations Réglementaires Page 38 "Les espaces agricoles franciliens, supports pour des productions alimentaires ou non alimentaires, sont également des espaces de nature, de ressourcement, de calme, d'intérêt paysager. (...) Les espaces agricoles d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et 15 hectares hors agglomération centrale ne figurent pas sur la carte. Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole. Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert."

DPSO-Page 41 : "La production agricole régionale, céréalière notamment, s'exporte bien et elle est créatrice de richesse, de même que les industries agroalimentaires résistent à la crise. La vitalité des filières agricoles et sylvicoles est essentielle et doit être soutenue ; elle concourt au maintien des espaces ouverts et à l'équilibre régional. L'agriculture vit une mutation profonde par la diversification et la valorisation de ses produits et par une plus grande maîtrise écologique".

DPSO-Page130: "Il faut promouvoir une agriculture durable et économiquement viable qui réponde aux attentes des consommateurs et aux défis environnementaux, et en particulier renforcer le lien entre productions et alimentation, en bénéficiant du potentiel d'une région métropolitaine de 11,5 millions de consommateurs".

7.7.2.1.5 La qualité agronomique, pédologique, des terres

DPSO-Page32 "Des espaces agricoles bien représentés, sur des sols de grande qualité agronomique, permettant une production agricole importante, orientée vers la grande culture (largement alimentaire) mais diversifiée ; ils contribuent au cadre de vie et jouent un rôle dans la fonctionnalité des milieux".

DPSO-Page 154 : "Toutefois, l'agriculture intensive en intrants peut, localement, limiter fortement l'expression de la biodiversité".

7.7.2.1.6 Les continuités

Orientations Réglementaires Page 42 : "La préservation d'unités d'espaces ouverts ne suffit pas pour assurer la viabilité. Pour assurer la fonctionnalité des activités agricoles et forestières et la pérennité des écosystèmes, il importe de pérenniser des continuités entre ces espaces et aussi de garantir leurs accès aux hommes, via des circulations agricoles, forestières ou des liaisons vertes".

Sont considérés par le présent schéma comme continuités :

- les espaces de respiration, qui désignent une continuité large d'espaces agricoles, boisés ou naturels, entre les noyaux urbains ;
- les continuités écologiques, qui désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité ;
- les liaisons agricoles et forestières, qui désignent les liens stratégiques entre les entités agricoles (ou boisées) fonctionnant en réseau ;
- les liaisons vertes, qui relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la Ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural.

Ces flèches représentent les segments à enjeux pour pérenniser l'intégralité de la continuité".

7.7.2.1.7 L'agriculture périurbaine

DPSO-Page 71 : "Cette zone d'interface [la ceinture verte régionale] aura d'ici 2030, pour ambition de développer une agriculture périurbaine assurant en partie la gestion de ces espaces et profitant de la proximité de l'agglomération pour organiser une valorisation des productions en circuit court".

DPSO-Page 74 : "La production maraîchère sera développée afin de favoriser des circuits courts de distribution et d'alimentation et mettre en valeur les terroirs franciliens. La mutation, à terme, de certaines superficies agricoles vers de la production alimentaire locale, notamment dans les territoires périurbains où les enclaves agricoles pourront être ainsi valorisées, permettra un développement de l'emploi agricole".

DPSO-Page 152 : "L'agriculture périurbaine, les jardins familiaux ou solidaires et des activités agricoles renouvelées (notamment biologiques) peuvent participer à la gestion précautionneuse de cette interface ville-campagne".

7.7.2.1.8 Les filières agricoles

DPSO-Page 74 : "Les potentialités de l'agriculture doivent aussi être valorisées en termes de filières économiques créatrices de plus d'emploi et de productions contribuant au fonctionnement métropolitain. (...) La mutation, à terme, de certaines superficies agricoles vers de la production alimentaire locale, notamment dans les territoires périurbains où les enclaves agricoles pourront être ainsi valorisées, permettra un développement de l'emploi agricole. (...) DPSO Page 74 : À la faveur de l'essor des agro-matériaux et des éco-matériaux, des filières spécifiques pourront se constituer, par exemple pour l'industrie alimentaire mais aussi pour le secteur des travaux publics (matériaux isolants et constructifs : chanvre, laine, bois, etc.)".

DPSO Page 130 : L'Île-de-France compte environ 5 000 exploitations agricoles, les trois quarts en grandes cultures. Les autres filières (élevage, maraîchage, arboriculture, horticulture, etc.) même si elles représentent seulement 10 % des terres agricoles, apportent une diversité de productions essentielle pour l'Île-de-France. (...) La diversification des marchés et des circuits de commercialisation, le développement des filières énergétiques, d'agro-matériaux, de chimie verte, lorsqu'elles ne sont pas en opposition avec une agriculture tournée vers l'alimentation, sont également à développer pour davantage de robustesse face aux enjeux climatiques, énergétiques, économiques (politique agricole européenne, mondialisation des marchés). Les équipements d'amont et d'aval des filières (silos, équipements de transformation : moulins, sucreries, malterie, abattoirs, laiteries, fromageries, légumeries, conserveries, mais aussi scieries) sans lesquels ces dernières ne peuvent se développer sont à maintenir ou, le cas échéant, à créer. (...) L'accueil d'entreprises dont l'activité est liée à l'innovation, la production, la fabrication, les services exploitant les productions agricoles (agroalimentaires, agro-matériaux, valorisation de la biomasse), sera favorisé.

7.7.2.2 Avis des PPA et de l'Autorité environnementale

7.7.2.2.1 Le CESER

Le CESER se réjouit des objectifs ambitieux affichés en matière de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels et du projet de pérennisation et d'élargissement de l'Observation de la Consommation des Espaces Agricoles et Naturels (OCEAN).

Sur la consommation des espaces agricoles et naturels, Le CESER rappelle que l'objectif inscrit dans la loi de modernisation de l'agriculture est de diviser par deux, au plan national, le rythme de consommation d'espaces d'ici à 2020; il s'inquiète, compte tenu de la consommation constatée au cours des dernières années, de la capacité de la Région à atteindre cet objectif pour l'Île-de-France.

Le CESER demande d'utiliser des terrains déjà ouverts à l'urbanisation et de requalifier des friches industrielles et des quartiers en déshérence, avant toute nouvelle emprise sur les espaces agricoles et naturels. Il demande également que soit donnée une estimation chiffrée des superficies urbanisables globalement et pour chaque catégorie d'espace, afin de pouvoir mesurer le respect ou non de l'objectif. Les outils utilisés doivent permettre d'anticiper la consommation des espaces par une analyse agronomique des sols.

Il recommande par ailleurs la réalisation concertée avec la profession agricole d'une analyse fonctionnelle des espaces ouverts lors de l'élaboration des SCOT et PLU, selon la méthodologie élaborée par l'IAU, la DIREN et la DRIAAF.

Il est indispensable d'éviter le fractionnement des exploitations (lors de la création d'infrastructures nouvelles) et de maintenir ou conforter de réelles possibilités de circulation pour les véhicules spécialisés (tracteurs ou engins agricoles, poids lourds de transport de grumes...) entre les lieux de production (champs, forêts...) et les lieux de transformation (coopératives agricoles, scieries ...). Le CESER considère que la filière industrielle bois doit être réanimée, d'abord en facilitant la renaissance d'une première transformation, au moins dans les domaines du bois-énergie et du bois-construction.

Le CESER considère que l'Île-de-France doit pouvoir se doter d'unités d'abattage de bovins et ovins facilement accessibles depuis les lieux d'élevage et offrir ainsi, aux Franciliens, la possibilité de consommer des produits locaux de qualité.

7.7.2.2.2 Le Conseil général de Seine-et-Marne

La consommation des terres agricoles de Seine-et-Marne devant être diminuée de 50 % d'ici 2030, l'urbanisation devra privilégier la densification du bâti dans les secteurs déjà urbanisés. Toutefois, les moyens à mettre en œuvre et les outils à disposition devront être davantage développés afin de concilier la préservation des continuités écologiques et l'urbanisation ou les infrastructures. Suit à son avis un certain nombre de demandes.

Son avis favorable est accompagné de la prise en compte de la modification suivante : "Il demande de stopper la consommation des espaces agricoles, de garantir leur fonctionnalité et de fixer des limites d'urbanisation par des outils pérennes (PPEANP sur Marne-et-Gondoire ; en projet sur le Grand Roissy)."

7.7.2.2.3 Le Conseil général des Yvelines

Dans son avis défavorable, il rappelle sa demande : "augmenter les moyens réglementaires de protection des espaces ouverts. C'est le cas notamment pour l'agriculture qui représente 100 000 ha, soit 45% de la surface des Yvelines dont la protection sur le long terme et la valorisation doivent être assurées."

7.7.2.2.4 Le Conseil général de l'Essonne

Le Conseil général, dans son avis favorable, présente un plan global pour le développement, la diversification et la protection d'une activité agricole fonctionnelle, dynamique et durable dans le département. 6 400 ha d'espaces agricoles et forestiers ont été artificialisés entre 1989 et 2010 et 230 ha de terres agricoles disparaissent chaque année dans le département au profit, le plus souvent, de l'urbanisation.

Aussi, il est plus que jamais nécessaire que l'accent soit mis sur la réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels. Dans ce cadre, l'agriculture devra faire l'objet de la plus grande vigilance dans le cadre de la déclinaison du SDRIF dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) en Essonne.

Les objectifs recherchés sont les suivants :

- favoriser le maintien des espaces et des activités agricoles dans la cohérence et la fonctionnalité ;
- soutenir les projets d'agriculture périurbaine ;
- pérenniser et valoriser les productions agricoles identitaires de l'Essonne, l'agriculture spécialisée, ainsi que les systèmes d'élevage pénalisés par le manque d'infrastructures à l'échelle régionale ;
- encourager le développement d'une agriculture durable sous l'angle territorial, social, environnemental et économique.

7.7.2.2.5 Le Conseil général de Seine-Saint-Denis

A l'appui de son avis favorable il demande :

- la modification, pour une identification du zonage agricole différente du fond de plan,
- l'adaptation d'un graphisme particulier à des espaces précis sont l'occupation n'est pas agricole (Corniche des Forts, plateau d'Avron; bois Saint-Martin, Haute Ile, coteaux de l'Aulnoye et zone ouest des Pavillons-sous-Bois, ainsi que l'amendement, la relocalisation ou la suppression de projets.

7.7.2.2.6 Le Conseil général du Val-de-Marne

Dans son avis favorable avec réserves, il précise que le département du Val-de-Marne met d'ores et déjà en œuvre un certain nombre des objectifs fixés par le SDRIF à travers ses réflexions et ses projets que le SDRIF mériterait de mentionner.

Dans le cadre du développement d'une agriculture périurbaine préservant les continuités écologiques, le SDRIF devrait mentionner :

- le projet de la plaine des Bordes ;
- la création d'un pôle agricole sur la Plaine de Montjean ;
- la valorisation du domaine du Piple et la charte de l'Arc Boisé.

Ainsi que certaines continuités vertes en bordure de rus et rivières (Yerres, Morbras, etc.)

7.7.2.2.7 Le Conseil général du Val d'Oise

L'avis défavorable du Conseil Général est en partie fondé sur le flou de la définition de l'urbanisation conditionnelle et des levées de la conditionnalité qui donne à ce critère un "caractère subjectif inadmissible" dans un document réglementaire impossible à décliner ensuite dans les documents de niveau inférieur. Par exemple, il en est ainsi pour l'accumulation des conditions d'urbanisation du Triangle de Gonesse : desserte en transport en commun, analyse fonctionnelle permettant de garantir la préservation de terres agricoles

7.7.2.2.8 Les Chambres d'agriculture

"Elles s'interrogent sur la réelle portée de ces dispositions pour parvenir à réduire véritablement un rythme d'artificialisation des sols qui s'est établi, selon l'évaluation environnementale, à 2 375 ha/an en moyenne sur les vingt dernières années. En effet, la consommation maximale d'espaces agricoles, boisés et naturels autorisé par le projet de SDRIF 2030 pour accueillir l'urbanisation au sens strict est estimée, selon les « Propositions pour la mise en œuvre » et « L'évaluation environnementale » à 29 225 ha entre 2008 et 2030, soit 1 328 ha/an en moyenne, auxquels il faut ajouter 530 ha/an pour « les infrastructures ferroviaires et routières et aux équipements de niveau supra territorial » et les 126 ha/an liés à la minoration des pastilles d'urbanisation. Ainsi, selon les éléments chiffrés fournis par le dossier, la consommation pourrait s'établir à 2 000 ha/an." Aussi, mettent-elles en doute le chiffre avancé de 1 328ha/an.

En outre, elles précisent que le calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés doit se faire à la date du SDRIF 2008 (MOS 2008) et non à la date d'approbation du nouveau SDRIF afin que soient intégrés au calcul les espaces urbanisés depuis cette date, en particulier par la loi du 15 juin 2011.

Elles notent le manque de lisibilité de la carte de destination des territoires, que ce soit au niveau de la palette de coloris, des pastilles, des cercles, des tracés de voies.

En outre, pour les objectifs affichés, en particulier de limitation de l'étalement urbain, ce qui va dans le sens de la préservation des espaces agricoles, les dispositions ne sont pas suffisamment claires pour garantir qu'ils pourront être atteints.

Elles demandent de corriger le tableau de l'évaluation environnementale sur la superficie réelle des espaces agricoles jugée à tort à 55%.

Elles formulent un avis réservé sur le projet avec 6 demandes précises :

- clarifier les objectifs ;
- améliorer la lisibilité de la cartographie ;
- revoir les dispositions contradictoires aux objectifs recherchés ;
- renforcer le caractère prescriptif des SCoT et PLU ;
- préciser le rôle d'OCEAN ;
- étendre et renforcer le rôle des CDCEA, notamment pour les zones d'activité ou logistiques.

7.7.2.2.9 L'Autorité environnementale

De façon plus générale, le potentiel de surfaces agricoles, forestières et naturelles sur l'ensemble de la région étant de l'ordre de 850 000 ha, la « consommation » annuelle de ces espaces prévue par le SDRIF, soit environ 1 860 ha/an (1 328 pour l'urbanisation, et 530 pour les infrastructures connexes : cf. page 86) en représente à peu près 0,2 %. Le maintien de cette tendance, assez stable depuis au moins 3 décennies et confirmée par le SDRIF pour les prochaines, ne manque pas d'interroger sur le caractère réellement « durable » du mode de développement urbain de la région capitale. A l'échelle plus opérationnelle du SDRIF, "elle recommande cependant d'examiner toutes les possibilités de compensation à cette extension urbaine, par « renaturation » de terrains précédemment artificialisés : friches industrielles, quartiers d'habitation à réhabiliter, etc."

L'Ae note que les recommandations faites lors du cadrage préalable ont été globalement prises en compte, et que le travail mené dans ce cadre a conduit notamment à augmenter significativement le nombre de continuités écologiques dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), sans toutefois donner les informations sur les seules continuités écologiques retenues par le projet de SRCE.

L'Ae est bien consciente des incertitudes très élevées de ce type de prévisions, et de la difficulté particulière qu'ajoute ici la multiplicité des centres de décision. Compte tenu de l'importance des enjeux de cette question, tant pour la préservation des espaces naturels que pour le bien-être des Franciliens.

L'Ae recommande de présenter une analyse plus fine des prévisions de logements nouveaux dans la ceinture verte d'une part, et dans l'espace rural d'autre part, en distinguant les surfaces nécessaires aux constructions nouvelles (logements et emplois) et les besoins satisfaits par reconstruction sur des terrains déjà urbanisés, afin d'apprécier les perspectives prévisibles d'évolution des espaces agricoles, forestiers et naturels dans ces secteurs.

7.7.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

7.7.3.1 Sur l'introduction aux espaces ouverts, commune aux espaces agricoles et naturels

La Région a souhaité apporter des précisions sur ce qui n'était qu'une introduction et un constat. Sa réponse éclaire cependant les réponses qui suivront.

Avis et commentaires techniques de la Région

La cohérence interne des données chiffrées dans le projet de SDRIF est assurée et développée dans l'évaluation environnementale du SDRIF. Les hypothèses retenues en matière de développement urbain permettent de répondre à l'échelle régionale aux objectifs d'évolution du parc de logements et de développement de l'emploi.

Le projet de SDRIF doit répondre à la double nécessité de construire des logements et de limiter la consommation d'espace. Pour cela, il promeut une densification de qualité, accompagnée du développement des transports collectifs. Il s'agit d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, et en particulier ceux qui sont bien et ceux qui seront mieux desservis par le réseau de transport, actuel et à venir.

Le SDRIF au travers de ses orientations réglementaires, entend ainsi privilégier la densification de l'existant à l'extension de l'urbanisation, tout en maintenant le potentiel d'extension nécessaire au développement. Les tendances révèlent encore une plus grande facilité pour les collectivités à privilégier l'ouverture de nouveaux espaces à l'intervention en densification sur le tissu existant. Par conséquent, les objectifs du SDRIF étant pertinents, les actions d'accompagnement, de pédagogie et d'incitation seront déterminantes pour infléchir ces tendances et accompagner le processus de transformation du territoire francilien.

Par ailleurs, le SDRIF fait l'objet d'une évaluation environnementale qui oblige à mesurer précisément la consommation d'espace à terme. Or le Schéma Directeur ne prévoit pas d'obligation d'ouverture à l'urbanisation, permettant de penser que ce plafond ne sera vraisemblablement pas atteint. Les données de l'évaluation environnementale étant maximales et la mesure a priori des impacts à terme du projet sur l'environnement étant jugée satisfaisante par l'autorité environnementale conforte les hypothèses retenues.

La cohérence interne du document en matière de cadrages quantitatifs en matière de construction de logements, de création d'emplois et d'évolution démographique est développée dans le thème 3.1 (cadrage régional à l'horizon 2030.). Des éléments complémentaires ont également été apportés en réponse aux questions du thème 3.3 relatif à la consommation d'espace et à la densification.

7.7.3.2 Sur la consommation des espaces

Questions de la commission d'enquête

«L'absence de cohérence entre les fascicules, d'une part, et les chiffres avancés par les Intervenants, d'autre part, ne permette pas d'avoir une vision précise de l'état actuel et futur de la consommation que ce soit des espaces agricoles ou des espaces naturels et forestiers.

Le seul chiffre qui engage la région est-il celui de 1.328 ha/an en termes de création d'espaces urbanisés ?

Faut-il y ajouter 530ha/an au titre des emprises d'infrastructures ?

Ce chiffre prend-il en compte les friches, déjà considérées comme urbanisées ?

Compte tenu des réactions du Public, des Collectivités et des PPA, il semble qu'un certain nombre de projets n'ont pas été pris en compte.

Que représente l'estimation donnée de 4.000 ha ?

Prend-elle en compte les espaces artificialisés ?

*Prend- elle en compte les espaces des collectivités ouverts à l'urbanisation depuis 2008 ?
Dans la négative, quand et comment seront intégrés ces espaces dans le calcul global ?»*

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme cela a été présenté dans les réponses aux questions relatives à la densification et à la consommation foncière (thème 3.3), il est utile de rappeler que le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme de niveau régional. Son corpus réglementaire doit permettre la mise en œuvre du projet spatial régional, qui définit les grands équilibres du développement de l'Ile-de-France, mais sa traduction repose sur les décisions que prendront les communes et intercommunalités qui sont les échelons compétents en matière d'urbanisme.

Autrement dit, la combinaison des principes constitutionnels de libre-administration des collectivités territoriales et de subsidiarité suppose que la planification régionale assure à la fois la cohérence de l'aménagement francilien et toutes les marges de manœuvre nécessaires pour l'émergence et l'élaboration des projets locaux.

C'est la raison pour laquelle les dispositions du projet de SDRIF s'imposant aux documents d'urbanisme locaux reposent sur un mode de représentation cartographique symbolique et des « orientations » réglementaires qui laissent aux collectivités le choix des moyens précis qui permettront de participer à l'atteinte des objectifs régionaux en matière d'aménagement. Il n'est donc pas dans la vocation du SDRIF de prévoir la part des capacités de développement qu'il offre qui sera effectivement mobilisée à l'horizon 2030, laquelle dépendra autant des évolutions du contexte socio-économique que des choix faits par les opérateurs de l'aménagement. Le SDRIF doit donner les possibilités pour faire et imposer les conditions qui permettront que les évolutions souhaitées soient préparées dans les meilleures conditions.

En tout état de cause, rien ne vient accréditer un scénario dans lequel la totalité du potentiel d'urbanisation permis par le SDRIF serait consommé.

En revanche, dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale il a été procédé au calcul du total des surfaces susceptibles d'être urbanisées dans le respect des orientations réglementaires du projet de SDRIF.

L'évaluation environnementale est réalisée *ex ante* de manière à interagir en continu sur la révision du SDRIF. Elle a donc été systématiquement alimentée par les données disponibles les plus récentes, et à ce titre, elle s'est adossée au MOS de 2008 s'agissant de l'utilisation de l'espace. Cela a permis d'évaluer la consommation foncière en cohérence avec les données issues de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, qui a été également établie à partir du MOS 2008. L'évaluation environnementale n'a pas pour ambition de rendre compte de la réalité des développements urbains qui seront réalisés dans le respect du SDRIF, laquelle dépendra des décisions des maîtres d'ouvrages des documents d'urbanisme locaux et des porteurs de projets. Les chiffres présentés dans l'évaluation environnementale correspondent donc à un potentiel maximal de surfaces susceptibles d'être urbanisées dans le respect des orientations réglementaires du projet de SDRIF.

L'évaluation environnementale s'attache par ailleurs à analyser et garantir la cohérence d'ensemble du système de chiffre du projet de SDRIF. L'autorité environnementale, dans son avis délibéré du 13 mars 2013, précise que « ces chiffres paraissent, à première vue, cohérents avec le constat de la répartition passée entre densification et extension urbaines ». L'autorité environnementale recommande néanmoins « la vérification de la bonne prise en compte dans les dispositions du SDRIF, et notamment dans la CDGT, des décisions d'ouverture à l'urbanisation déjà prises ». Ce travail de vérification a été engagé notamment afin d'identifier les surfaces dédiées aux projets de zones d'aménagement concertées et plus largement affiner l'estimation des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation.

A ce sujet, en compléments des éléments fournis dans les réponses au thème 3.3, il est nécessaire de préciser que l'estimation des 4000 ha correspond aux espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents d'urbanismes locaux, non repris par la CDGT et les orientations

réglementaires du SDRIF, mais mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité. Il s'agit d'espaces qui n'étaient pas artificialisés (conservant leurs caractéristiques naturelles ou agricoles) en 2008 lorsqu'a été établi le MOS le plus récent, inscrits essentiellement en zone NA/AU dans les POS/PLU. En conséquence, les espaces artificialisés depuis 2008, non couverts par des capacités d'urbanisation offertes par le projet de SDRIF, ne correspondent pas pour autant à une consommation supplémentaire. En effet, leur urbanisation a été réalisée en vertu des règles prescrites par les documents d'urbanisme locaux et est donc comptabilisée au sein des 4000 ha.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant la consommation d'espace, les ajustements suivants devront être apportés au SDRIF :

Le calcul du potentiel offert par les capacités d'urbanisation cartographiées sera adapté en fonction des évolutions du nombre de « pastilles » induites par les observations formulées dans le cadre de l'enquête publique. Des mises à jour pourront être également apportées sur les éléments susceptibles de limiter le potentiel effectif des « pastilles », comme par exemple les capacités déjà consommées depuis 2008.

Pour ce qui est des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme, il sera possible de préciser :

- la part qui correspond aux zones d'aménagement concerté existantes, qui pourront être mises en œuvre dans une temporalité relevant de chacune de ces procédures opérationnelles (estimée à 610 hectares) ;
- la part des autres espaces concernés réellement susceptibles d'être urbanisés dans le délai de trois ans suivant l'entrée en vigueur du SDRIF (estimée à 3 100 hectares).

Enfin, l'estimation de la consommation foncière liée aux infrastructures et équipements de niveau supra-territorial pourra être corrigée pour les deux raisons suivantes :

- le ratio de 40% retenu inclut des équipements réalisables dans le cadre des orientations du projet de SDRIF applicables aux espaces d'urbanisation, et qui ne devraient donc pas être comptabilisés en plus des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées ;
- le ratio même de 40% pourrait être réinterrogé car l'observation des tendances depuis 1999 atteste d'une diminution importante de la part de la consommation d'espace par les infrastructures et équipements de niveau supra-territorial, qui devrait se prolonger dans le cadre du modèle de sobriété du développement porté par le projet de SDRIF.

L'évaluation environnementale sera ajustée en conséquence.

7.7.3.3 Sur le rôle d'un observatoire général et l'association des acteurs de la profession à l'élaboration des plans d'urbanisme

Cette question d'un observatoire a été évoquée dans l'introduction commune aux thèmes 3.5 et 3.6 par l'intermédiaire du dispositif OCEAN mentionné dans le Projet et par les divers acteurs agricoles (Chambres d'Agriculture, DRIAAF, et agriculteurs).

Questions de la commission d'enquête

«Le Code rural et de la pêche en son article 112-1 a chargé l'Observatoire de la Consommation des Espaces Agricoles d'élaborer des outils pertinents pour mesurer le changement de destination des espaces agricoles et d'homologuer des indicateurs d'évolution.»

Cet observatoire sera-t-il opérationnel à court terme afin de permettre d'établir un bilan actualisé?

Le SDRIF pourra-t-il imposer le recours à cet observatoire pour la comptabilisation des consommations d'espaces prescrite dans les SCOT et les PLU ?

Le SDRIF pourra-t-il intégrer le rôle des CDCEA, dans les Orientations Réglementaires pour une meilleure prise en compte des espaces agricoles ?

La profession agricole peut-elle être associée à l'élaboration des SCOT et des PLU ?»

Avis et commentaires techniques de la Région

L'observatoire de la consommation des espaces agricoles mentionné dans le Code rural et de la pêche est un observatoire national. L'Ile-de-France dispose déjà d'outils de suivi de la consommation d'espace agricole d'une définition plus précise (cf. question suivante). Dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » (p.82), la pérennisation du programme OCEAN est souhaitée, élargie aux enjeux du suivi des processus de mutations et de renouvellement des espaces urbains. A ce titre, les services de la Région, aux côtés des services de l'Etat, et en lien avec la profession agricole, sont partie prenante des travaux en cours sur OCEAN.

Le rôle des CDCEA a été fixé par la Loi de modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010. Leurs avis jouent un rôle pédagogique, d'éclairage, d'orientation et de conseil auprès des acteurs territoriaux. Le SDRIF s'adresse aux documents d'urbanisme locaux en matière de limitation de la consommation d'espace, en fixant un potentiel maximal d'urbanisation nouvelle et en déterminant les principes de localisation de cette urbanisation. Il n'est pas du ressort des orientations réglementaires du SDRIF de se prononcer sur le mode d'application de ces dispositions. Cela relève de la mise en œuvre, dont les modalités évoluent au gré des acteurs, des projets et de leur gouvernance, et de l'accompagnement financier de ces projets. C'est à ce titre que le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » (p.51) insiste sur le rôle important des CDCEA dans la lutte contre l'artificialisation des terres agricoles par leurs avis sur les documents d'urbanisme dès lors que les projets peuvent avoir pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles.

L'association de la profession agricole à l'élaboration et la révision des Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et des plans locaux d'urbanisme (PLU) est régie par l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme, qui fixe les modalités de concertation propres notamment à ces procédures. Il y est précisé que ces dernières « font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées », parmi lesquelles les représentants de la profession agricole, directement concernés au titre de l'usage du foncier. Par ailleurs, l'article L.121-4 du même Code prévoit que les chambres d'agriculture sont systématiquement associées à l'élaboration des SCoT et des PLU.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.7.3.4 Sur le bilan du précédent SDRIF

Cette question porte sur les différentes sources évoquées – mais mal identifiées – dans le projet et celles évoquées par les acteurs de l'activité agricole. Elle complète la question précédente.

Questions de la commission d'enquête

«Le SDRIF ne présente aucun bilan synthétisé du Schéma Directeur de 1994. Les chiffres avancés par le Projet, parfois contradictoires, souvent établis pour 2008 et non réactualisés depuis, disséminés dans les fascicules, ne permettent pas d'avoir une vision précise de la nature des espaces consommés et/ou à consommer.

«Des sources distinctes président à l'établissement du Projet, d'une part, et à la formulation des avis des PPA² et des Services de l'Etat, d'autre part. Ces

² PPA Personnes Publiques Associées

divergences, associées aux informations communiquées par les intervenants ne sont pas de nature à rendre lisibles ces données.

Compte tenu de ces diverses sources non corroborées par les divers services de l'Etat, ne peut-il être mise en place une base de données unique, commune à tous, dont l'Observatoire ne serait qu'un élément ? »

Avis et commentaires techniques de la Région

La cohérence des données chiffrées du projet de SDRIF est détaillée dans les réponses apportées au thème 3.1 sur le cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030. Les hypothèses et les orientations ambitieuses, au regard en particulier des besoins en matière de logements, retenues dans le projet de SDRIF permettent de répondre aux objectifs d'évolution du parc de logements et de développement de l'emploi à l'échelle régionale.

L'Ile-de-France est une région de 12 millions d'habitants, déjà fortement urbanisée, dont le SDRIF encadre les transformations territoriales tout en tenant compte d'enjeux parfois antinomiques : attractivité et égalité territoriale, développement urbain et préservation des ressources, rayonnement et robustesse territorial... Son élaboration est donc nécessairement un exercice partagé. Le pilotage du projet, en association avec l'Etat et en partenariat étroit avec l'ensemble des personnes publiques associées a permis la tenue d'un comité technique hebdomadaire pendant près de deux ans, de comités de pilotage dans leur configuration élargie aux différentes étapes clé du processus d'élaboration et d'un intense processus de concertation. C'est la richesse d'un tel document que d'avoir construit collectivement une vision de l'Ile-de-France à l'horizon 2030 tout en tenant compte d'une multitude d'acteurs, de la diversité des projets et de temporalités variables. C'est dans la conciliation de tous ces enjeux, que la cohérence du projet est assurée. Pour rappel enfin, le bilan partagé entre l'Etat et la Région, du SDRIF de 1994 a fait l'objet d'une publication en 2005 et d'une intense concertation depuis 2004 ; il a nourri l'élaboration du projet de SDRIF adopté en 2008 par l'assemblée régionale, « socle » de cette deuxième phase de révision ; Une mise à jour du bilan des tendances franciliennes (Cf. publication et diffusion du « Journal du SDRIF ») a été présentée lors de la conférence territoriale régionale en novembre 2010 et l'ensemble des données ont été actualisées pour tenir compte des évolutions depuis cette date.

L'Ile-de-France est une région pionnière, grâce au dispositif partenarial de mesure et d'observation de la consommation des espaces agricoles et naturels « OCEAN », installé dans le cadre du suivi du SDRIF de 1994, associant les services de l'Etat (DRIEA, DRIAFA, DRIEE), la Région, l'IAU et la SAFER. Cette réflexion et cette pratique (après presque 20 années de recul) ne reposent pas sur une source de données unique. Deux principales sources de données sont en effet mobilisées : le mode d'occupation du sol de l'IAU et les bases cadastrales sur la propriété non bâtie (base de données Majic) de la DGFIP, ainsi que plusieurs bases complémentaires : les données sur la construction neuve Sit@del2 du MEDDE, l'enquête par sondage sur l'utilisation des terres agricoles Ter-Uti exploitée par la DRIAFA, et les déclarations d'intention d'aliéner de la SAFER. Cette longue expérience a montré que les diverses sources révèlent les mêmes tendances, particulièrement en termes de consommation d'espace par l'urbanisation, et viennent donc se corroborer. Les divergences apparentes proviennent de décalages de nomenclatures et d'approches, qui sont progressivement résolues dans une logique d'amélioration constante.

En effet, les phénomènes observés sont complexes et intéressent des acteurs multiples. Aussi, chaque base de données a ses contraintes (notamment de mise à jour) et ses apports propres. La consommation d'espace résulte d'interventions très diverses. Il faut être capable d'observer et de décrire l'ensemble de ces interventions et leurs effets sur les espaces tant en termes de stock qu'en termes de flux (la disparition d'espaces agricoles est non seulement le résultat de l'urbanisation, mais aussi d'autres évolutions comme le reboisement). La voie poursuivie au travers d'OCEAN est l'articulation, l'exploitation conjointe et la validation réciproque entre ces différentes bases de données de manière à produire une information cohérente et la plus fiable possible, sur laquelle le suivi et l'évaluation du SDRIF pourront s'appuyer.

La solution ne réside pas dans une base de données unique qui constituerait au contraire un appauvrissement de l'observation, mais dans le confortement du dispositif partenarial existant et dans un effort de clarté et de simplification dans la présentation des résultats.

L'exploitation de ces observations de l'occupation du sol a permis de dresser un bilan partagé Etat-Région de l'application du SDRIF de 1994. Si le bilan quantitatif n'a pas été actualisé, les enseignements de ce bilan tant quantitatif que qualitatif ont nourri l'élaboration du projet de SDRIF 2013 afin de ne pas retomber dans les mêmes écueils d'application.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant le bilan du SDRIF de 1994, les ajustements suivants seront apportés à l'évaluation environnementale du projet de SDRIF :

Un bilan chiffré de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels dans les zones urbanisables et partiellement urbanisables du SDRIF de 1994, ainsi qu'en dehors de ces zones entre 1990 et 2008 (d'après le MOS) sera proposé.

7.7.3.5 La loi LMAP et son application dans le SDRIF

Questions de la commission d'enquête

«Le Projet avance les chiffres de 1.328ha/an en termes de création d'espaces urbanisés. L'actuelle consommation des espaces agricoles (en estimation 2008) se situe au niveau de 1 700ha/an, ce qui porte à 850 ha/an la part des espaces agricoles dans le respect de la loi MAP. Les objectifs de réduction de 50% de la consommation des espaces agricoles liés à cette loi ont pour terme 2020. Un bilan d'étape du SDRIF est prévu.

Compte tenu du terme prévu pour la loi MAP, ce bilan sera-t-il établi en 2020, afin de vérifier la conformité des résultats en matière de consommation avec les exigences prévues par la MAP ?

Sur quelle période portera-t-il ?

La comparaison permettra-t-elle d'ajuster les objectifs pour les 10 années suivantes à partir de 2020 ?»

Avis et commentaires techniques de la Région

La question du respect de la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche (LMAP) a été abordée dans les réponses apportées au thème 3.2 Géographie stratégique.

En complément de ces éléments de réponse, il importe de préciser la portée de l'objectif de réduction de moitié, d'ici 2020, du rythme d'artificialisation des terres agricoles. Cet objectif n'a pas été précisément fixé par la LMAP mais a été mis en avant par le gouvernement, lors de la présentation du projet de loi devant le Sénat. Il s'agit d'un des principes directeurs du texte, permettant de justifier l'édiction par la loi de mesures plus précises et sectorisées, visant son atteinte.

Par ailleurs, cet objectif est visé au niveau national et doit s'appréhender uniquement à cette échelle, le gouvernement ayant bien précisé qu' » une politique du foncier agricole doit être globale ». Il a donc vocation à guider les politiques publiques nationales comme locales à l'horizon 2020.

Au surplus, l'étude d'impact du projet de loi précise clairement qu'en vertu des principes encadrant la décentralisation (libre administration des collectivités, transferts de compétences...) ainsi que des disparités de consommation de l'espace agricole d'une région à l'autre, cet objectif ne saurait s'imposer directement et uniformément aux collectivités territoriales, celles-ci devant contribuer, à leur échelle et au regard de leurs spécificités, à son atteinte par les décisions qu'elles prendront en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Ainsi, afin de contribuer à l'atteinte de cet objectif à son échelle, et sur un territoire où la pression foncière est particulièrement forte, la Région fait de la lutte contre l'étalement urbain, la fragmentation et l'altération des espaces agricoles un des défis majeurs du projet de SDRIF. C'est précisément pour contribuer efficacement à cet objectif national que le projet de SDRIF vise l'atteinte d'un ratio similaire à l'échelle régionale à l'horizon 2030, au moyen d'orientations fortes en la matière (cf. thème 3.2 du mémoire en réponse).

Enfin, à travers le dispositif de suivi et d'évaluation de ce dernier et notamment celui de l'évaluation environnementale, la Région entend suivre de manière régulière la consommation des espaces agricoles, boisés et naturels. Ces données s'intégreront dans le cadre du bilan prescrit par l'article L.141-1 du Code de l'urbanisme, qui précise qu'au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le SDRIF, la Région devra procéder à une analyse complète des résultats de son application, notamment du point de vue de l'environnement, cette analyse étant précisément l'occasion d'évaluer la nécessité d'ajuster ou non les dispositions du document.

La réponse à cette question n'emporte pas modification dans le document.

7.7.3.6 Sur les lisières

Questions de la commission d'enquête

«En dehors des lisières de forêts de plus de 100 hectares pour lesquelles la distance de recul de 50 mètres est actée, le Projet fait mention de «lisières agricoles de boisement» (Te-P95), de lisières urbaines (DPSO-P194). En dehors d'évoquer ce type de lisières, le projet ne les explicite pas et ne leur donne pas de portée prescriptive.

Quelles en sont les raisons ?

Il est également fait mention de lisière de 15 mètres qui n'apparaît à aucun moment dans le projet. D'où sort cette particularité ? »

Avis et commentaires techniques de la Région

Les « lisières agricoles de boisement » mentionnées dans l'évaluation environnementale (p95) sont citées comme faisant partie des principaux enjeux du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), en cours d'élaboration. Ce terme désigne la lisière en tant qu'espace de transition écologique entre deux écosystèmes (ou écotone). La préservation de la fonctionnalité entre les écosystèmes liés au milieu agricole et ceux liés au milieu forestier constitue un enjeu majeur pour le SRCE. Plus précisément, dans le tome 1 du projet de SRCE - composantes de la Trame verte et bleue – est expliquée la prédominance des continuités de la sous-trame arborée ; les milieux boisés représentant 73% des réservoirs de biodiversité de la région Ile-de-France. Le fractionnement des habitats par le développement de l'urbanisation ou des infrastructures affecte particulièrement les continuités de la sous-trame arborée. Par ailleurs, les lisières agricoles des boisements et lisières urbanisées des boisements constituent des postes de légendes d'une carte informative fournie dans l'atlas cartographique (tome 3) du SRCE.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.7.3.7 Sur la protection des espaces agricoles

Question de la commission d'enquête

«Pour préciser la pérennité des espaces agricoles, peut-on indiquer en annexe de la CDGT les coordonnées des centres des pastilles d'urbanisation et leurs marges maximales de déplacement ?»

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme le précise le guide de lecture du fascicule « Orientations réglementaires » du projet de SDRIF, chaque pastille représentant un secteur d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle exprime une localisation approximative et non une délimitation.

Ce choix de représentation est la traduction concrète des principes de subsidiarité et de compatibilité qui régissent les rapports entre les documents d'urbanisme locaux et le SDRIF. Le respect de ces principes - tant par la Région au stade de l'élaboration de son document que par les collectivités territoriales au moment de la mise en œuvre de ce dernier au travers de leurs documents d'urbanisme - permet de garantir l'absence de toute tutelle de la Région sur les collectivités franciliennes. Autrement dit, ce sont des règles de niveau constitutionnel, constitutives de l'identité fondamentale de la décentralisation française, qui régissent la force prescriptive d'un document comme le SDRIF :

imposer une localisation précise aux communes et intercommunalités, sans marge de décision locale, reviendrait à vider de son sens le principe de libre-administration des collectivités. En tout état de cause, dans le système français, les communes ne sont pas des échelons de mise en œuvre des décisions prises au niveau régional.

Indiquer précisément les coordonnées des centres des pastilles ainsi que leurs marges maximales de déplacement méconnaîtrait donc ces principes. Au surplus, cela aboutirait à une rigidité excessive de la planification et à une absence d'adaptation aux réalités du terrain. C'est à la collectivité qu'il revient d'estimer si l'extension qu'elle prévoit est compatible, tant avec la localisation approximative de la pastille qu'avec la capacité d'urbanisation offerte par cette dernière.

Cependant, le SDRIF assume pleinement son rôle qui est de déterminer des grands principes d'aménagement s'imposant à tous, qui garantiront le caractère durable du développement francilien. En plus des orientations qui leur sont propres, les secteurs d'urbanisation préférentielle et conditionnelle ne peuvent être ouverts à l'urbanisation au sein des documents d'urbanisme locaux que sous réserve du respect d'un certain nombre d'orientations communes, fixées précisément pour que la consommation d'espaces agricoles soit maîtrisée au mieux, lorsqu'elle est rendue possible (priorité à la densification, planification des extensions en fonction des besoins réels à court-moyen-long terme, urbanisation en lien avec la desserte et l'offre d'équipements et en continuité de l'espace urbanisé existant, préservation des caractéristiques paysagères, limitation de la surface et de la continuité des espaces imperméabilisés...).

Enfin, dans la Ceinture verte et les grandes vallées, où la pression urbaine est particulièrement forte, des fronts urbains d'intérêt régional encadrent plus strictement les possibilités d'urbanisation, charge à la collectivité de concilier sur la zone concernée la localisation des capacités d'extension offertes lorsqu'elles existent - notamment au titre des secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle – avec celle du front, dont elle aura précisé les limites à son échelle.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Le fascicule « Orientations réglementaires » sera ajusté de la manière suivante :

- Les orientations communes aux nouveaux espaces d'urbanisation seront ajustées afin que soit bien précisé que l'obligation d'extension en continuité de l'espace urbanisé existant a pour but d'éviter le mitage des espaces agricoles, boisés et naturels.
- Il sera également précisé qu'il ne peut être fait exception à ce principe que dans le cas où la représentation d'un secteur d'urbanisation préférentielle sur la CDGT ne rend manifestement pas possible la mobilisation de la capacité d'extension correspondante, dans le respect du principe de compatibilité.

7.7.3.8 Sur la qualité agronomique des terres

Question de la commission d'enquête

«Les Intervenants font part de leurs interrogations quant à la réalisation d'opérations sur des terres de haute valeur agronomique, à leurs dires.

Existe-t-il une cartographie de la valeur agronomique des terres et les opérations d'envergure ont-elles pris en compte ce paramètre ? »

Avis et commentaires techniques de la Région

Cette question est en lien avec les demandes de différenciation cartographique des types d'espaces agricoles. Dans le projet de SDRIF, une telle approche de différenciation spatiale a été écartée au profit d'une approche fonctionnelle, considérée plus pertinente pour garantir le maintien et l'adaptabilité des activités agricoles.

Globalement en Ile-de-France, la qualité des terres cultivées est particulièrement bonne, voire très bonne. Cependant la valeur agronomique vaut pour un type de production. Les terres cultivées en Ile-de-France ont généralement une très bonne aptitude à la céréaliculture. L'approche fonctionnelle vise à considérer les modalités d'adaptation des systèmes agricoles :

- adaptation des pratiques agricoles : sur une même exploitation, des parcelles de moindre qualité peuvent être utiles pour maintenir des accès ou pour s'adapter à des conditions météorologiques exceptionnelles ;

- adaptation des systèmes de production : recherche de terres de qualité et de nature différente pour diverses productions, tels que le maraîchage, l'arboriculture, l'horticulture, l'élevage (prairies).

Sous l'effet du changement climatique, les systèmes agricoles sont par ailleurs soumis à des évolutions, dont il est aujourd'hui difficile de prévoir le sens.

Le projet de SDRIF met donc l'accent sur la préservation du potentiel francilien en terres agricoles et sur la réversibilité de leur utilisation, en mettant en avant les conditions nécessaires à la fonctionnalité des activités agricoles.

Les représentations cartographiques en matière de qualité agronomique des terres restent limitées. Seule une carte pédologique établie par l'INRA à l'échelle du 1/250.000 est disponible sur l'ensemble de la région. Un atlas pédologique au 1/50.000 est par ailleurs en cours de constitution sur le territoire de la Seine-et-Marne réalisé par la Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne en collaboration avec l'INRA, et le soutien du Conseil général de Seine-et-Marne, du Conseil régional d'Ile-de-France et de l'Agence de l'eau Seine-Normandie.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.7.3.9 Sur les filières agricoles

Questions de la commission d'enquête

«Les intervenants notent l'absence de protection des productions franciliennes (fruits, viandes, bio). Ils font mention de prescriptions particulières permettant de protéger les espaces et/ou les pratiques agricoles : «territoires Agricoles d'Intérêt Régional», «espace agricole à vocation culturelle et sociale», création d'un label «Bio Idf», «maraîchers bio», «lisières agricoles» ou différenciation cartographique des types d'espaces.

Quelles dispositions réglementaires du SDRIF permettraient de renforcer la protection des espaces agricoles ? (notamment celles proposés par les Chambres d'agriculture et les associations)

Peut-on imposer leur identification et leurs contraintes de fonctionnalités dans les documents d'urbanisme locaux et n'autoriser leur consommation qu'à l'appui d'une justification de l'impossibilité d'un complément d'urbanisation des zones déjà urbanisées ou artificialisées ?

Quels mécanismes de compensation peuvent être imposés ? »

Avis et commentaires techniques de la Région

Les réponses apportées à la question 4.3 – activités agricoles du thème 4 relatif au développement économique et social compléteront utilement les éléments ci-dessous.

Le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » présente le fonctionnement régional des espaces agricoles et forestiers et notamment des « entités agricoles urbaines et périurbaines constituant un réseau fonctionnel » (p.153) et qui doivent, à ce titre, être préservées. En application de ces objectifs, la définition des espaces agricoles au sein du fascicule « Orientations réglementaires » s'efforce d'être objective et conforme à la réalité du terrain. A travers les orientations du SDRIF, la Région fait le choix de préserver l'ensemble des espaces agricoles et de limiter les extensions urbaines sur ces espaces, comme le prévoit le Code de l'urbanisme. Les espaces susceptibles d'être urbanisés sont bien identifiés par des « secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle ». Lorsque des espaces agricoles d'intérêt régional sont potentiellement impactés par des capacités d'urbanisation non représentées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, ils sont protégés par l'ajout de fronts urbains d'intérêt régional ou par des flèches vertes correspondant à des continuités écologiques ou à des espaces de respiration.

Par ailleurs, au même titre que pour le choix de représentation effectué dans le projet de SDRIF, de manière générale, la construction du projet de Schéma Directeur traduit concrètement les principes de subsidiarité et de compatibilité qui régissent les rapports entre les documents d'urbanisme locaux et le SDRIF. Il permet ainsi de garantir le respect des principes constitutionnels de libre administration des collectivités et de non tutelle d'une collectivité territoriale sur une autre. Ainsi, le SDRIF, élaboré conformément aux dispositions de l'article L 141-1 et R 141-1 du Code de l'urbanisme, ne vise pas à imposer des contraintes mais bien à fixer un cadre au développement des territoires infrarégionaux et prévoit ainsi des dispositions spécifiques à la consommation des espaces agricoles. De même, le Code de l'urbanisme, dans l'édition des principes généraux ainsi que l'encadrement des contenus, modalités d'élaboration et de mise en œuvre des documents d'urbanisme locaux (SCOT et PLU) prévoit de manière explicite des dispositions de limitation, de suivi et d'évaluation en matière de consommation des espaces agricoles.

Ce dispositif de protection est efficace. En outre, en l'état de la législation, il n'est pas possible de le renforcer par une règle de sanctuarisation, qui serait considérée comme attentatoire au principe de subsidiarité et aux marges de manœuvre qui doivent être laissées aux collectivités, maîtres d'ouvrage des documents d'urbanisme locaux. C'est d'ailleurs pour cette raison que le seul dispositif existant de sanctuarisation de terres agricoles – la ZPNAF (par exemple du plateau de Saclay) – a du faire l'objet d'une disposition légale spécifique (et d'une procédure de décret très encadrée).

Néanmoins, au regard de l'importance de cet enjeu, il a été demandé à l'IAU-IdF d'engager une étude approfondie sur une méthode permettant d'identifier les secteurs agricoles méritant un dispositif de protection renforcé et d'expertiser les solutions juridiques les plus adaptées.

En outre, le projet de SDRIF, afin de faciliter l'atteinte de ses objectifs notamment de réduction de la consommation de l'espace agricole et de limitation de l'étalement urbain, propose des outils de mise en œuvre présentés au sein d'un fascicule dédié visant à favoriser la synergie entre les acteurs et la mise en œuvre de leurs compétences respectives en matière d'aménagement et d'urbanisme. La puissance publique intervient en effet largement en matière de soutien au secteur agricole. L'action régionale en particulier se structure autour de trois axes : la préservation des terres agricoles et de leur fonctionnalité, la relocalisation de la production et le développement des circuits courts, et enfin l'accompagnement des exploitations notamment pour développer l'agriculture biologique dont l'objectif est [de] parvenir à 20% à l'horizon 2020. Ainsi, en respect du principe de subsidiarité, le projet de SDRIF encadre et accompagne les projets locaux par des dispositifs de mise en œuvre diversifiés.

Pour ce qui est de n'autoriser la consommation d'espaces agricoles « qu'à l'appui d'une justification de l'impossibilité d'un complément d'urbanisation des zones déjà urbanisées ou artificialisées », le projet de SDRIF prévoit explicitement au sein de ses orientations réglementaires, d'une part que « la priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espace et donc au développement par la densification du tissu existant », d'autre part que les « capacités d'urbanisation, évaluées compte tenu des besoins prévisibles à l'horizon 2030, seront [...] consommées en fonction des besoins à court et moyen terme afin de préserver les espaces nécessaires aux besoins futurs ». Il est tout à fait possible de contrôler le respect de ces orientations et la Région y portera une attention particulière via les avis qu'elle rend sur les projets de documents d'urbanisme locaux, dans le cadre de son association aux procédures d'élaboration et de révision de ces derniers.

Enfin, compenser la consommation d'espaces agricoles reste complexe à mettre en place, dans la mesure où la compensation spatiale n'est pas faisable dans la plupart des cas en Ile-de-France. Une compensation spatiale se ferait au détriment d'un autre espace ouvert, ce qui pénaliserait d'autres fonctions (de la même manière que la compensation d'espaces boisés se fait le plus souvent au détriment d'espaces agricoles). Il faudrait rechercher d'autre mode de compensation au service du fonctionnement de l'activité agricole, peut-être dans les domaines des filières ou des services à l'agriculture, mais qui relèvent de dispositifs plus opérationnels.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

7.7.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème.

7.7.4.1 Généralités

Abordé initialement sous l'angle de leur consommation au regard des sollicitations urbaines de toutes natures, la commission s'est interrogée d'une manière plus générale sur la fonction des espaces agricoles dans la région, sur la nécessité de maintenir une activité de ce type aux portes du cœur de l'agglomération, et sur la nature de cette activité.

La commission a estimé que les dispositions réglementaires et les moyens de mise en œuvre étaient insuffisants pour répondre à la volonté affirmée dans les objectifs de vouloir contenir l'urbanisation afin d'en limiter l'emprise sur les espaces ouverts (agricoles, forestiers ou naturels),³. Le maintien, voire le soutien à la profession et à ses débouchés ne semble pas correspondre à une volonté suffisamment affirmée et concrétisée.

Avec le rappel des objectifs de la loi LMAP par le CESER, les doutes évoqués par l'Autorité environnementale et par les Chambres d'agriculture quant au respect des objectifs du SDRIF et sur la réelle portée des dispositions envisagées pour parvenir à réduire le rythme d'artificialisation des sols. Le caractère réellement "durable" du mode de développement urbain de la région capitale est mis en doute, tant par l'Autorité environnementale que par le CESER et par nombre d'intervenants.

Les Conseils généraux de la Région émettent surtout des recommandations (Conseil général de Seine-et-Marne, Conseil général des Yvelines) sur les moyens de la mise en œuvre du SDRIF aux fins de préserver non seulement ces espaces et les continuités écologiques, mais également pour le développement, la diversification et la protection d'une activité agricole durable et fonctionnelle (plan d'objectifs du Conseil général de l'Essonne). Leurs préoccupations rejoignent celles des associations et des particuliers.

7.7.4.1.1 Sur la consommation des espaces

La Commission a noté les améliorations qui seront apportées par la Région au projet concernant la prise en compte, en complément du MOS 2008, des surfaces rendues urbanisables depuis 2008, ce qui permettra de préciser la part réelle des 4 000 ha réservés à ce titre dans l'estimation initiale.

"Ce travail de vérification a été engagé notamment afin d'identifier les surfaces dédiées aux projets de zones d'aménagement concertées et plus largement affiner l'estimation des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation" a précisé la Région.

Il aura pour conséquence une évolution pour les pastilles mises en place sur la CDGT, dont le nombre doit diminuer.

Par ailleurs, sera précisée d'une manière plus fine l'estimation des consommations foncières liées aux infrastructures et équipements de niveau supra-territorial.

Ces dispositions complémentaires permettront d'avoir une vision plus précise de l'évolution de la consommation.

7.7.4.1.2 Sur le rôle d'un observatoire général et l'association des acteurs de la profession à l'élaboration des plans d'urbanisme

Différents acteurs (exploitants, Chambres d'agriculture ou de l'artisanat, CDCEA) sont associés à l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme. Le rôle de la CDCEA est "pédagogique".

La pérennisation du programme OCEAN est souhaitée par la Région, élargie aux enjeux du suivi des processus de mutations et de renouvellement des espaces urbains.

Les nomenclatures à la base des sources des divers organismes d'évaluation en ce domaine (OCEAN, TER-UTI, AGRESTE, MOS), mais "la voie poursuivie au travers d'OCEAN est l'articulation, l'exploitation conjointe et la validation réciproque entre ces différentes bases de données de manière à produire une information cohérente et la plus fiable possible, sur laquelle le suivi et l'évaluation du SDRIF pourront s'appuyer".

La création d'une base commune aux différents outils de suivi ne semble pas envisagée à ce jour, alors qu'il serait utile de disposer d'une nomenclature commune mettant fin aux discordances actuelles.

7.7.4.1.3 Sur le bilan du précédent SDRIF

La Région a convenu qu'un premier bilan du SDRIF 1994 avait été réalisé en 2004 et publié en 2005. Une mise à jour du bilan des tendances franciliennes a été présentée à l'occasion de la conférence territoriale régionale de novembre 2010, mais la Région a admis que ce bilan quantitatif n'avait pas été actualisé.

Il est regrettable que celui-ci ne figure pas au dossier d'enquête, ce qui aurait permis de lever des doutes quant à la réalité de l'état actuel.

La commission a cependant retenu de la réponse de la Région qu'un "bilan chiffré de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels dans les zones urbanisables et partiellement urbanisables du SDRIF de 1994, ainsi qu'en dehors de ces zones entre 1990 et 2008 (d'après le MOS) sera proposé".

7.7.4.1.4 Sur la loi LMAP et son application dans le SDRIF

Les réponses au thème 3.2 « Géographie stratégique » sur la protection des espaces ruraux apportent quelques compléments à la réponse sur la LMAP. L'objectif fixé par la LMAP au plan national dans le cadre d'une globalisation de résultat ne saurait s'imposer directement et uniformément aux collectivités territoriales, celles-ci devant contribuer, à leur échelle et au regard de leurs spécificités, par les décisions qu'elles prendront en matière d'aménagement et d'urbanisme.

« C'est précisément pour contribuer efficacement à cet objectif national que le projet de SDRIF vise l'atteinte d'un ratio similaire à l'échelle régionale à l'horizon 2030, au moyen d'orientations fortes en la matière » (cf. thème « Géographie stratégique » du Mémoire en réponse).

Tout comme l'Ae et le CESER, la commission s'interroge sur la capacité de la Région à respecter les prévisions de consommation pour 2030.

7.7.4.1.5 Sur les lisières

Cette question était destinée à apporter une précision au sujet des lisières. Pour répondre aux inquiétudes des exploitants, agricoles ou forestiers, la Région confirme le régime des lisières des massifs forestier et renvoie à l'atlas cartographique du SRCE (tome 3) pour la définition des "lisières agricoles des boisements" et "lisières urbanisées des boisements". La terminologie employée et expliquée dans le SRCE aurait néanmoins pu être jointe ou précisée dans le dossier.

7.7.4.1.6 Sur la protection des espaces agricoles

La Région fait de la lutte contre l'étalement urbain, la fragmentation et l'altération des espaces agricoles un des défis majeurs du projet de SDRIF.

Si les espaces susceptibles d'être urbanisés sont bien identifiés par des « secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle », la localisation des pastilles et le champ de subsidiarité laissé aux collectivités locales rend stratégique le rôle des CDCEA et des Chambres d'agriculture. Le rappel par la Région des conditions d'implantation et de quantification de ces pastilles laissée à la décision des collectivités publiques locales permet aux citoyens concernés de participer aux solutions qui seront adoptées dans le cadre des documents d'urbanisme de niveau inférieur.

Dans sa réponse au thème « Géographie stratégique sur la protection des espaces ruraux, la Région précise qu'en dehors de la compétence qu'elle détient dans le cadre du SDRIF pour assurer au mieux la préservation des espaces agricoles, elle mobilise également divers dispositifs de soutien spécifiques : programmes agri-urbains, pôles maraîchers biologiques, dispositifs d'intervention foncière tels que les périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PPANP) et les zones agricoles protégées (ZAP).

D'autres dispositifs sont à même de répondre spécifiquement à cette problématique. Ainsi, le Plan régional de l'agriculture durable (PRAD), créé en 2010 par la LMAP et approuvé en Ile-de-France en novembre 2012, vise précisément à assurer la pérennisation du foncier agricole, le maintien d'unités agricoles cohérentes et fonctionnelles, l'accompagnement des exploitations viables, et la prise en compte renforcée de l'agriculture dans les décisions publiques.

Enfin, la SAFER participe efficacement à la protection de ces espaces, grâce à un dispositif de surveillance et d'observation du marché foncier en Ile-de-France, aux côtés de l'observatoire OCEAN.

Pour respecter le principe de subsidiarité, c'est à l'initiative d'une collectivité locale que peut être créée une ZPNAF ... dans l'attente des résultats de la démarche initiée par la Région auprès de l'IAU permettant d'identifier les secteurs agricoles méritant un dispositif de protection renforcé.

La Région n'apporte toutefois pas de réponses aux demandes de protections formulées par les agriculteurs ou leurs organismes en particulier sur la sanctuarisation des terres "Territoires Agricoles d'Intérêt Régional", labels "Bio Idf", "maraîchers bio", ou "espace agricole à vocation culturelle et sociale" restant du ressort de la décision locale et procédant d'une autre démarche, notamment auprès des instances de certification de la profession.

Enfin, la Région explique que les "espaces agricoles d'intérêt régional" sont protégés par des "fronts urbains" et des "flèches vertes". La commission fait cependant remarquer que ces flèches ne sont que des principes de liaison et, de ce fait, il lui semble difficile de définir les tracés dans la mesure où le principe de subsidiarité s'appliquera, tout comme pour l'implantation précise des fronts urbains.

7.7.4.1.7 Sur la valeur agronomique des terres

Cette question est en lien, comme le souligne la Région, avec les demandes de différenciation cartographique des types d'espaces agricoles. Elle précise toutefois que l'INRA a établi une carte pédologique pour l'ensemble de la région.

7.7.4.1.8 Sur les filières agricoles

La réponse à la question précise sur la protection des filières agricoles trouve une partie de sa réponse au thème « Développement économique et social » en reprenant les extraits du DPSO.

Rien dans ces deux réponses ne permet de satisfaire les demandes précises formulées sur :

- l'absence de protection des productions franciliennes (fruits, viandes, bio).
- les prescriptions particulières permettant de protéger les espaces et/ou les pratiques agricoles : "territoires Agricoles d'Intérêt Régional", "espace agricole à vocation culturelle et sociale", création d'un label "Bio Idf", "maraichers bio", "lisières agricoles"
- la différenciation cartographique des types d'espaces.

La commission d'enquête s'interroge sur :

- l'identification et les contraintes de fonctionnalités dans les documents d'urbanisme locaux et le respect de la limitation de leur consommation à l'appui d'une justification de l'impossibilité d'un complément d'urbanisation des zones déjà urbanisées ou artificialisées ;
- les mécanismes de compensation pouvant être imposés.

Seules, les dispositions réglementaires du SDRIF ont obtenu une réponse.

Indépendamment du fait que "le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » présente le fonctionnement régional des espaces agricoles et forestiers et notamment des « entités agricoles urbaines et périurbaines constituant un réseau fonctionnel » (p.153) et qui doivent, à ce titre, être préservées", on notera toutefois que "l'action régionale en particulier se structure autour de trois axes :

- la préservation des terres agricoles et de leur fonctionnalité,
- la relocalisation de la production et le développement des circuits courts,
- et enfin l'accompagnement des exploitations notamment pour développer l'agriculture biologique dont l'objectif est parvenir à 20% à l'horizon 2020".

Ainsi, en respect du principe de subsidiarité, le projet de SDRIF encadre et accompagne les projets locaux par des dispositifs de mise en œuvre diversifiés".

7.7.4.2 Conclusions

"La Région fait de la lutte contre l'étalement urbain, la fragmentation et l'altération des espaces agricoles un des défis majeurs du projet de schéma directeur régional d'Île-de-France".

De l'expression générale du public, il ressort une insécurité quant à la dégradation en termes quantitatifs (et peut-être également qualitatif) des surfaces agricoles: «espaces, support de productions alimentaires ou non alimentaires », "espaces de nature, de ressourcement, de calme, d'intérêt paysager" comme le mentionne le projet, par la reconnaissance des multiples fonctions qu'ils assurent individuellement à ses yeux et surtout pour la fonction environnementale : support de biodiversité, fonction sociale, intérêt paysager".

Cette insécurité semble liée au fait que, après examen du dossier, des doutes subsistent sur leur avenir; le phénomène, considéré comme irréversible à ce jour, semble inexorable : la ville ne peut s'étendre qu'au détriment des espaces naturels, agricoles en particulier ; au surplus, la consommation des espaces agricoles n'est pas admise lorsqu'il s'agit de donner la priorité au développement de projets que certains jugent "pharamineux".

Pour répondre à la perte d'une certaine forme de contact avec la nature, le public rechercherait une production agricole de proximité, symbolisée autour de la notion de "bio". Ce contact lui semble essentiel pour ne pas voir disparaître la nature sous toutes ses formes (promenade, biodiversité), au profit d'une région dont il perçoit une dégradation du cadre de vie.

L'évolution jugée inévitable des espaces agricoles inquiète au plus haut point la profession, première concernée par leur disparition. Pour la profession, c'est son outil de travail qui s'amenuise un peu plus et qui rencontre de plus en plus de difficulté pour répondre aux objectifs de production.

A ces inquiétudes, la Région, dans son Mémoire en réponse apporte quelques apaisements par des mesures destinées à préciser son "socle", l'état initial sur lequel sont fondées les perspectives de croissance de l'artificialisation des sols.

La Région rappelle également que "Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme de niveau régional ; de ce fait, il revient aux communes et intercommunalités, qui sont les échelons compétents en matière d'urbanisme, de traduire dans leurs propres documents d'urbanisme les grands équilibres du développement de l'Île-de-France".

Il appartiendra donc aux décideurs locaux de déterminer l'affectation des espaces dans leurs propres documents d'urbanisme. L'objectif premier qui leur est indirectement fixé sera de densifier sans consommer de nouveaux espaces.

La commission a pris note des précisions que la Région s'est engagée à apporter à un certain nombre de points, dans les fascicules comme sur la CDGT et en particulier :

- l'actualisation du MOS de 2008 ;
- l'actualisation des espaces ouverts à l'urbanisation et dont les superficies n'ont pas été consommées ou que partiellement ou ne figurent plus dans les objectifs d'urbanisation, ce qui permettra d'affiner l'estimation des 4 000 ha correspondants ;
- les "redressements" d'urbanisation dus à la variabilité initiale des "pastilles" ;

- les résultats de l'étude demandée à l'IAU par la Région permettant d'identifier les secteurs agricoles méritant un dispositif de protection renforcé.

La commission recommande que tous ces éléments soient intégrés dans le SDRIF.

En outre, elle demande la prise en compte :

- des corrections graphiques et polychromique évoquées précédemment sur la carte de destination générale des différentes parties de territoires afin d'apporter des améliorations à sa lisibilité (couleurs des fonds, des pastilles, des trames, lisibilité AERV de ces dernières, correspondance des graphismes entre légendes et reports sur la carte, etc.) ;
- du re"pastillage" sur cette même carte, après mises au point de la Région sur l'étude fine de l'état des surfaces urbanisées ;
- de la réalisation d'une carte supplémentaire dans l'évaluation environnementale portant sur tous les plans particuliers de protection évoqués (ZAP, ZPN, ZPNAF, PPANP, y compris PNR et PRAD) permettant de visualiser les dispositifs actuels mis en place par la Région ou qui s'imposent à elle,
- des précisions nécessaires à apporter au flou de la définition de "l'urbanisation conditionnelle" et des levées de la conditionnalité.

Les demandes particulières de la profession agricole et des acteurs locaux (PPA en particulier) seront étudiées de façon à être intégrées ou prises en compte dans le projet avant adoption.

Enfin, il importe de préciser la portée de l'objectif de réduction de moitié, d'ici 2030, du rythme d'artificialisation des terres agricoles. Le prélèvement de l'urbanisation sur les terres agricoles prévue à 0,2%, par l'application de la LMAP devrait être abaissé à 0,1%.

Dans sa réponse, la Région entend suivre de manière régulière la consommation des espaces agricoles, boisés et naturels. Ces données s'intégreront dans le cadre de l'évaluation prescrite par l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme, à réaliser au plus tard à l'expiration du délai de dix ans à compter du décret approuvant le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France.

La commission recommande que la première évaluation n'attende pas ce terme de dix ans. Un délai de cinq à six ans permettrait de la réaliser en phase avec celle de la loi LMAP (échéance 2020) et d'autre part celle du SRCE (six ans après son adoption) de façon à revoir les objectifs en fonction des résultats obtenus.

7.8 Thème 3.6 : Espaces naturels

Dans l'ensemble, les observations recueillies lors de l'enquête publique, montrent que le thème des espaces naturels de la région est d'un point de vue quantitatif, l'un des moins évoqué par le public bien qu'il soit très transversal : important au plan de l'aménagement spatial régional et de la biodiversité, il l'est tout autant au plan local en tant qu'aménité de voisinage.

Les espaces naturels, boisés ainsi que les cours d'eau, au même titre que les espaces agricoles, sont les principaux supports de la biodiversité à l'échelle régionale. Ils constituent la Trame verte et bleue qui fait l'objet d'une enquête publique spécifique postérieure à celle du SDRIF portant sur le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

Afin de délimiter la nature des milieux concernés, la commission s'est référée aux définitions de l'Observatoire OCEAN et à ses nomenclatures : "la somme des rubriques "eau", "bois", et "espaces naturels" peut être regroupée sous la notion d'espaces naturels". Les deux autres rubriques, "espaces naturalisés" et "espaces artificialisés" regroupent l'ensemble des espaces remaniés par l'homme.

Ainsi, la commission a regroupé les différentes observations du public sous les rubriques ci-dessus nommées.

7.8.1 L'expression du public

RE 1814 Elus EELV de Mitry-Mory (77) :

«Le destin de notre territoire s'appuie sur la sauvegarde des activités agricoles, des espaces boisés classés et des cours d'eau tout en proposant une approche paysage et un concept de développement durable, en adoptant une posture de société d'après pétrole, de changement climatique et de transition énergétique, en créant les conditions d'une société plus sobre en énergie et moins consommatrice en matière première» .

RE 1444 Ile-de- France Environnement:

« La place des espaces verts est fort modeste, les nouveaux sont rares et les terres agricoles sont menacées: pastilles du Triangle de Gonesse, du plateau de Saclay, mais aussi Val d'Europe/Disneyland, vallée de l'Orge, plaine de Montesson ».

7.8.1.1 L'eau, les zones humides, la Trame verte et bleue

Selon l'Observatoire OCEAN : « Ne sont pas pris en compte les fleuves, affluents et voies navigables comme la Seine, la Marne ou l'Oise, même s'ils contribuent à leur manière à la biodiversité de ces milieux ouverts par leurs berges. Ils appartiennent au domaine public et ne sont donc pas cadastrés. Entrent dans cette catégorie, outre les autres cours d'eau, les rus, les plans d'eau et, d'une manière générale, les milieux humides ». Ces milieux humides sont de plus en plus artificialisés, notamment suite aux exploitations de carrières. Leur superficie est estimée à 1% de la superficie régionale (DPSO et Ee).

RE 1010 Syndicat Marne Vive Saint-Maur-des-Fossés (94):

«La rivière est un espace naturel à part entière, qui comprend l'eau mais aussi les berges. Ces éléments sont indissociables pour garantir le bon fonctionnement écologique de la rivière. Les berges constituent le support de la continuité écologique quels que soient leur niveau de protection réglementaire. Aussi, si le SDRIF souhaite faire en sorte que les vallées fluviales et les espaces en eau soient véritablement préservés, il doit exercer une

vigilance par rapport à l'urbanisation des berges dans le Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis» .

«Actuellement la fonctionnalité écologique de la Marne n'est pas assurée. Il convient de restaurer écologiquement une grande partie des berges ou de modifier les pratiques de gestion».

« La restauration écologique des berges contribue au cadre de vie en répondant aux besoins en espaces verts, en espaces de ressourcement et de loisirs».

Les continuités écologiques, exprimées au travers de la Trame verte et bleue et mentionnées sur la CDGT, sont précisées dans le SRCE.

«Le SRCE doit être le document de référence sur les continuités écologiques à l'échelle du territoire régional, donnant de fait des explications et des détails plus précis que sur le SDRIF» (CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse). D'autres Intervenants soulignent également cette distinction.

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (91) :

«Les continuités écologiques sont concentrées essentiellement autour des infrastructures de transport ou d'espaces urbanisés. Il aurait été intéressant d'indiquer des continuités écologiques en dehors de ces cas de figure permettant ainsi d'affirmer le maillage des espaces et des milieux naturels et notamment des espaces ouverts, milieux humides...

L'Arc francilien de biodiversité, essentiel à l'échelle régionale et interrégionale pourrait être conforté par l'ajout de flèches de continuité sur les sites stratégiques».

CE 307 Ile-de- France Environnement :

«Les petits cours d'eau et les plans d'eau d'une surface inférieure à 15 hectares ne figurent pas sur la carte de destination générale. Ces éléments sont indispensables pour permettre aux utilisateurs de mieux se repérer sur la carte et d'appliquer au mieux les dispositions de la Trame verte et bleue.

Les espaces en eau doivent être mieux protégés, y compris toutes les zones humides forestières, mais aussi, les zones d'intérêt faunistique et floristique telles la zone de la Bassée » .

RE 1224 Mme Charrière Saclay (91) :

«Le Réveillon [élément de la Trame verte et bleue de la CDGT] bénéficie désormais d'un classement « vallée remarquable », dans la partie de son cours qui traverse Yerres et Brunoy. Ce classement devra bien évidemment se poursuivre, vers l'amont, pour toute la vallée de ce cours d'eau» .

RE un groupe d'élus :

«Dans le cadre de la Trame verte et bleue, un plan de maîtrise de la végétation permettant aux espèces animales et végétales de circuler, s'alimenter, se reproduire,..., doit être envisagé et porté par la région».

CE 61 Ville de Fontenay-le-Fleury (78) :

La ville demande que, dans le SDRIF, la trame bleue et verte du plateau [de Saclay] à la Plaine [de Versailles] soit préservée comme l'incite le SRCE.

Le rôle du secteur de la Bassée considérée comme zone spéciale de conservation en raison de la richesse de sa biodiversité (avifaune très riche, forêt alluviale et prairies humides) est particulièrement menacée comme zone d'extraction de granulats et comme bassin d'expansion de crues.

CE 44 Seine-Grands-Lacs :

La Direction Générale de l'Institution Interdépartementale des Barrages Réservoirs du bassin de la Seine souligne que le projet de PAPI préparé actuellement par l'Institution, qui prévoit diverses actions incluant la création d'un casier sur le site de la Bassée est compatible avec le projet de SDRIF mis à l'enquête et souhaite en conséquence que ces éléments soient explicitement mentionnés dans la version finale du SDRIF.

CE 307 Ile-de- France Environnement :

« En revanche, les bassins d'expansion de crues doivent être étudiés avec le maximum de précautions pour éviter d'impacter les écosystèmes locaux. Plus simplement, il serait plus convenable que leur approvisionnement en eau se fasse naturellement et non via des pompes électriques consommatrices d'énergie » .

A noter que plusieurs collectivités demandent la suppression de certaines continuités écologiques dont la justification ne leur semble pas avérée (en bordure d'autoroutes ou de voies ferrées).

RE 38 Mairie de Noisy-le-Grand (93) :

La ville demande la suppression de «la continuité écologique le long de l'autoroute A4».

Le fleuve et ses affluents (la Seine, la Marne et l'Oise en particulier) ont été également cités par les intervenants pour les corridors écologiques qui les accompagnent. Ces corridors écologiques seront également évoqués plus précisément par les collectivités locales directement concernées.

Et cependant tous les cours d'eau ou rus ne font pas l'objet de protection, à défaut de jouer leur rôle de continuité :

RE 1136 M.Carlier (78):

Je viens d'apprendre que le SDRIF permettrait de construire l'avenue Paris à Gonesse sur le cours du Rosne. De retour du Japon, j'ai constaté les dégâts causés par les erreurs d'aménagement de ce type, la négligence des rivières urbaines, et je m'étonne que l'on puisse avoir tant d'années de retard en France. L'Agence de l'Eau Seine-Normandie finance à grands frais des «renaturation de rivières» comme la Bièvre à l'amont de Paris, et l'on pourrait continuer de faire le travail inverse en Ile-de-France !

RE 172 M.Aveneau Brunoy (91):

« Si le grand canal a disparu [faisant partie initialement du domaine de Monsieur, frère de Louis XVI] aujourd'hui au profit de l'avenue Pierre Prost, nous retrouvons en contrebas la verdure autour de la rivière de l'Yerres très appréciée par les Brunoyens et Val d'Yerrois».

RE 1124 M.Monestier:

«Sur la carte du projet de SDRIF datée d'octobre 2012 consultable en ligne (...) figure bien une flèche double verte désignée : «Les continuités» (dont continuité écologique, et liaison verte). (...) Il est surprenant que n'apparaissent pas, sur la carte, ces flèches de continuité écologique, constitutives de la Ceinture verte de Paris, notamment au niveau de la basse vallée de l'Yerres et du Réveillon. Ce site apparemment méconnu du Conseil régional est pourtant classé au titre de la loi Paysages de 1930, et surtout relie le massif de Sénart et l'Arc Boisé.

Au nord-est de la forêt de Sénart apparaît bien la jonction avec la vallée de l'Yerres (Boussy et Quincy, lieu dit Le Gord), et au sein du bois de la Grange (Yerres, Crosne, Limeil) aussi, mais rien entre les deux ! Alors pourquoi cette rupture ? La basse vallée de l'Yerres n'est-elle pas une continuité écologique ?»

RE 1444 Ile-de- France Environnement:

« Protéger la trame bleue : enfin, les espaces en eau doivent être mieux protégés, y compris toutes les zones humides forestières, mais aussi les zones d'intérêt floristiques et faunistiques, telle la zone de la Bassée en Seine-et-Marne menacée par des projets pharaoniques de mise à grand gabarit de la Seine. Il est rappelé que la desserte des activités économiques de Nogent-sur-Seine peut très bien se faire par le rail. En revanche, les bassins d'expansion de crues doivent être étudiés avec le maximum de précaution pour éviter d'impacter les écosystèmes locaux. Plus simplement, il serait plus convenable que leur approvisionnement en eau se fasse naturellement et non via des pompes électriques consommatrices d'énergie».

7.8.1.2 Les bois

Selon l'Observatoire OCEAN : "Les bois et forêts d'Ile-de-France ne sont pas toujours cadastrés. Certains bois ou forêts sont du domaine public. C'est ainsi qu'à Paris ne sont pas comptabilisés les bois de Boulogne et de Vincennes. Par ailleurs, le poste bois comprend tous les boisements, exploités ou non, à l'exception des boisements constitués d'arbres dont on valorise la production fruitière (les vergers) qui sont classés dans le poste agriculture".

La couverture boisée de l'Ile-de-France représente près du quart de la superficie de la région (proportion équivalente à celle du territoire métropolitain). Plus de 75% des sites Natura 2000 sont situés en forêts. Les bois et forêts publics représentent 87 000 hectares et reçoivent plus de 8 millions de visiteurs par mois (CREDOC 2001).

La variabilité des chiffres relevés entre ceux du dossier et ceux des intervenants peut tenir au fait qu'un certain nombre de parcelles, notamment du domaine public, ne sont pas cadastrées comme mentionné précédemment, et aux nombreuses imprécisions de définition et de classement pour les parcelles en déshérence, les friches agricoles colonisées par la forêt voisine ou les exploitations forestières abandonnées après exploitation.

CE 45 Sud Environnement (92):

L'association demande :

- «- le maintien de l'intégralité des espaces boisés existants,
- l'obligation d'une réelle compensation locale des emprises des infrastructures sur les espaces boisés,
- l'exigence pour les collectivités locales de contribuer à la préservation des continuités écologiques entre les grands espaces boisés».

RE 219 R.E.N.A.R.D. :

«Nous demandons au titre de contre-proposition que le classement en forêt de protection des massifs boisés principaux (Code Forestier), et notamment ceux de la proche couronne de Paris (bois de Vincennes, bois de Boulogne, forêt de Bondy, etc... soit poursuivi, comme le prévoit le Schéma Directeur de l'Ile-de-France du 26 avril 1994, pour «les massifs forestiers les plus exposés». Cette contre-proposition est évidemment valable pour tous les autres boisements de la Région».

RE 1444 Ile-de- France Environnement :

« L'ensemble des bois, forêts et espaces verts classés doit être davantage protégé. Ils servent souvent de variables d'ajustement pour les grands projets dit « d'intérêt général ». Ainsi, on sacrifie l'immédiat à l'intérêt général supérieur, la qualité de vie du futur Francilien. En particulier, le SDRIF 2013 devrait indiquer que les bois de Boulogne, de

Vincennes et toutes les forêts domaniales, régionales et privées, les parcs et jardins nationaux ou communaux sont protégés voire même sanctuarisés. En dehors de ces mesures préventives, les interrogations portent essentiellement sur les conditions d'exploitation et le soutien à l'exploitation ».

CE 31 Ville de Nemours (77) :

La préservation des espaces agricoles et forestiers de l'agglomération afin d'assurer la pérennisation des filières agro-industrielles (notamment bois) et de favoriser leur implantation et développement dans le cadre de la préservation des corridors écologiques

RE 835 Les forestiers privés :

«Les accès aux places de tri en forêt [et pour l'entretien des parcelles] sont fondamentaux et doivent être maintenus. La fréquentation « de fait » de certains bois et forêts privés est problématique, surtout lorsqu'il y a du vandalisme sauvage (destruction de barrières, tags, moto ou quads, dépôts...)».

«La production forestière est reconnue page 40 des orientations réglementaires, mais elle reste à développer en particulier par l'amélioration des débouchés du bois. La meilleure valorisation est le bois d'œuvre. Pour cela, comme indiqué page 158 des défis & projet, des industries de première transformation seraient bienvenues en périphérie de la Région. En outre (pages 62 et 164 des défis & projet) l'énergie renouvelable du bois est intéressante à utiliser surtout en installations locales.

Enfin, la filière bois mérite en effet d'être redéveloppée, et ses difficultés surmontées. La récolte est trop faible (page 109 de l'évaluation environnementale), le risque d'un vieillissement excessif est réel. Utiliser le bois dans les constructions en surélévation ou en réhabilitation notamment, ou comme source d'énergie dans les communes périurbaines, est une opportunité importante dont il faut profiter.

Sa dynamisation ne se fera qu'à partir d'un développement énergétique de l'industrie et de l'artisanat».

Les lisières

«Pour donner de l'épaisseur et une existence à ces lisières, des équipements spécifiques pourront être aménagés (jeux pour enfants, promenades plantées, pistes cyclables) en respectant l'environnement naturel qui les entoure». (DPSO-Page 72).

Le document des Orientations réglementaires précise toutefois que «toute nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières». Il faut remarquer également que l'évaluation environnementale parle de «lisières agricoles de boisement» (Page 95) et le DPSO (Page 194) de «lisières urbaines».

Cette variabilité de terminologie sur les lisières a cependant été mal identifiée par les intervenants faute de définition initiale précise. En outre, les principes retenus dans le projet de SDRIF joints au manque de précisions semblent augurer de difficultés de lecture, et donc permettre des interprétations contradictoires ... du point de vue des intervenants.

Le projet parle de «Site Urbain Constitué» (SUC), de «toute nouvelle urbanisation», de «massifs boisés», autant d'expressions qui auraient mérité des définitions précises pour un public non averti afin de ne pas ouvrir à l'interprétation. Il est renvoyé au «Guide des bonnes pratiques pour la protection et la gestion des lisières en milieu urbanisé» de l'AEV, pouvant servir de base à un opus permettant de définir ou préciser ces questions sensibles.

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse :

«Les difficultés d'interprétation et les conséquences en matière d'application de cette règle peuvent être de plusieurs ordres :

- refus d'aménagement et d'installation au titre de la lisière forestière ;
- refus de constructions au titre de la lisière forestière ;
- interprétation inégale du massif forestier ».

CE 307 Ile-de- France Environnement :

« Le SDRIF ne précise pas à partir de quelle surface s'applique la règle du recul des lisières. Ile-de- France Environnement demande que cette protection continue de s'appliquer aux massifs boisés de plus de 100 hectares ».

CE 6 Saint- Quentin- en- Yvelines (78) :

«La nouvelle définition des bandes inconstructibles de 50 m en lisières des massifs boisés doit être clarifiée pour ne pas limiter les possibilités de densifier les secteurs urbains. Saint-Quentin-en-Yvelines doit pouvoir poursuivre son orientation de territoire «sport-loisirs».

CE 94 Ville de Mézières-sur-Seine (78) :

Lisières : dans quel cadre 15m de recul et dans d'autres cas 50m ?

CE 061 Ville de Fontenay-le-Fleury (78) :

La ville demande que dans le SDRIF les lisières de la forêt soient respectées.

Compte tenu de la configuration géographique des parcelles forestières, du moins dans leur état actuel (évoqué également par M. Petit RE 451 et Meaux/1/1), certains aménagements devront être envisagés, que ce soit pour permettre l'activité agricole ou la réalisation d'ouvrages indispensables à l'exploitation. De son côté, le PNR propose une modulation de cette bande :

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse :

«Les difficultés d'interprétation et les conséquences : une souplesse sur la bande des 50m, par exemple 30 m à un endroit compensé par 70 m à un autre permettrait la réalisation de projets bloqués jusqu'alors».

7.8.1.3 Les autres espaces naturels

Selon l'Observatoire OCEAN : "Ce poste rassemble les espaces naturels qui ne sont ni bois ni eau, tels que les landes, les fougères, etc. Il rassemble les terrains trop incultes pour être cultivés ou boisés, mais qui présentent souvent un grand intérêt écologique. Ce sont souvent les plus menacés, notamment s'ils sont proches des urbanisations".

CE 307 Ile-de- France Environnement, repris par CE 294 Mairie d'Esbly (77) :

«Les continuités écologiques de la CGDT sont concentrées essentiellement autour des infrastructures de transports ou d'espaces urbanisés et ne permettent pas d'affirmer le maillage des espaces et des milieux naturels. L'ajout de flèches de continuités sur les sites stratégiques à l'échelle régionale et interrégionale est essentiel pour conforter l'axe francilien de biodiversité».

CE 13 Ville de Carrières-sous-Poissy(78) :

'L'opposition au projet de l'A104 dans la boucle de Chanteloup et l'approbation des diverses continuités sur le territoire communal (...) qui font l'objet de plusieurs projets naturels et agricoles portés par les acteurs locaux».

CE 45 Sud Environnement (92) :

Sud-Environnement demande le maintien des cheminements existants de liaisons douces, l'amélioration de l'accessibilité à ces cheminements et leur mise en réseau par un maillage à définir chaque fois que possible dans un contexte intercommunal.

CE 67 Communauté d'Agglomération Terres de France (95) :

Dans la continuité de l'Arc paysager qui structure le projet de territoire de CDT Est Seine-Saint-Denis, la liaison verte reliant la forêt de Bondy au Parc du Sausset mérite d'être mieux articulée avec le réaménagement de la plaine de Montceaux.

Tout en relevant certaines incompatibilités :

CE 81 Ville de Servon (77) :

«Présence d'une flèche verte destinée à «préserver et valoriser les liaisons agricoles et forestières» dans un environnement constitué du barreau TGV, de la RN19 et dans une ZAC en cours de réalisation, sans forêt à proximité !»

CE 100 APVEP Bailly (78) :

« Transformer un site classé (le parc de la Faisanderie dans la Plaine de Versailles), de surcroît trame verte au SRCE, en parc régional de loisirs ! ».

CE 99 M. Brou Chantereine (77)

«Un espace vert et de loisirs sur la friche industrielle du CEA ! Ou future zone d'activités ?»

CE 338 Ville de Champlan (91) :

La liaison agricole et forestière de Champlan (91) fortement impactée par les infrastructures existantes (A6n A10, A126, RN20, RN188, RER-C). La ville demande la couverture partielle de la RB188 «pour rassembler les morceaux» urbains et rétablissement d'une liaison viaire sous le RER-C depuis la suppression du passage à niveau.

7.8.1.4 Les espaces naturalisés

Selon l'Observatoire OCEAN : "Ces espaces regroupent l'ensemble des espaces remaniés par l'homme comme accompagnement de l'urbanisation. Ces espaces ne sont pas bâtis, mais ne procèdent plus d'une logique naturelle ou agricole. On trouve par exemple : les jardins familiaux, les jardins d'agrément, les serres, les terrains vagues urbains, les parcs et terrains de sport, les espaces verts,".

RE 22 particulier :

«Notre région bien-aimée manque cruellement de jardins familiaux, pour nourrir sainement à un coût acceptable les 11 Millions d'habitants».

CE 124 Le Bourget (93) :

Retrait du corridor de trame verte traversant l'aéroport au niveau de la piste.

CE 75 Saint-Thibault-des-Vignes (77) :

La commune de Saint-Thibault-des-Vignes demande le déplacement d'une coulée verte inscrite actuellement sur 3 projets actés au PLU.

RE 1831 M.et Mme Hamidi Villejuif (94) :

«Le SDRIF évoque la « soutenabilité écologique », parle de « préserver la trame verte et les continuités écologiques » mais les zones pavillonnaires contribuent à la réalisation de ces ambitions».

Cet argument de continuité écologique dans les zones pavillonnaires denses de la Petite Couronne et dans le cœur de l'agglomération a été évoqué par un grand nombre de résidents principalement dans les zones pavillonnaires d'Antony et de Sceaux (92).

D'autres ont souhaité la distinction cartographique entre espaces naturels et espaces de loisirs. Dans une de ses réponses au Thème 8 « Environnement », la Région a retenu cette modification : « L'orientation relative aux espaces boisés sera clarifiée pour affirmer le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels. »

7.8.1.5 Les espaces artificialisés

Selon l'Observatoire OCEAN : "Sont regroupés les éléments bâtis de caractère urbain, c'est-à-dire l'ensemble des terrains ayant subi des altérations de leur état initial et dont la vocation n'est pas liée à l'usage agricole de la terre. Ces terrains servent, soit de « support » (voie, chantier, bâtiment), soit de lieu d'extraction de leur sous-sol (carrières)".

RE 141 M. Jacob (75) :

« 2. Je regrette vivement que - sauf erreur de ma part - on n'insiste pas davantage sur la reconversion des friches industrielles, ce qui serait un moyen d'épargner les terres agricoles et de revitaliser la ceinture industrielle de la région parisienne parfois en grande déshérence ;

3. Je pense qu'il faut être particulièrement vigilant sur la préservation des 2 300 ha de la « ZPNAF » du Plateau de Saclay en regrettant que ne soit pas clairement mentionné - sauf erreur de ma part - le contenu exact de ces 2 300 ha. (...);

4. S'agissant du triangle de Gonesse il est regrettable que la rédaction des documents entérine la perte de 300 ha sur les 700 existants sans vraiment le justifier ; il est regrettable également qu'on ne cherche pas à préserver cet espace agricole quitte à en imaginer une utilisation collective ».

7.8.2.6 Les autres contributions développées par le public

CE 347 M. Suaudeau Aulnay-sous-Bois (93) :

« Je note avec grande satisfaction l'objectif posé dès l'introduction du document « défis 2030 » : « l'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels doivent être maîtrisés par le renouvellement de la ville sur la ville. Cet objectif est placé dans le contexte du nouvel enjeu du défi alimentaire ».

L'introduction de fronts urbains empêchant l'urbanisation au-delà de la limite posée est une avancée très significative ».

CE 290 EELV Saint-Maur-Fossés (94) :

« Le SDRIF autorise les gares en plein champ (Gonesse, Saclay, Val-Bréon). Il crée un développement continu en Petite Couronne avec les CDT. Il urbanise des zones encore vertes, des espaces verts, des jardins familiaux.

Les deux lois de Grenelle et la loi de modernisation agricole imposent de diviser par deux le rythme de la consommation des terres agricoles d'ici 2020 ».

RE 1582 R.E.N.A.R.D. (77) :

« La densification urbaine doit avoir pour corollaire une diminution significative de la consommation des espaces agricoles et naturels de la Région Ile-de-France ; donc aboutir au retrait de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle. (...)

Nous demandons, notamment, que la consommation des espaces agricoles et naturels soit fortement diminuée, par retrait d'environ la moitié des pastilles d'urbanisation

préférentielle et conditionnelle et qu'elle soit sévèrement contrôlée par une commission indépendante».

CE 307 Ile-de- France Environnement :

«Les paysages d'Ile-de-France sont menacés de banalisation et d'artificialisation. Des prescriptions supplémentaires devraient être ajoutées à tous les niveaux des orientations réglementaires pour une meilleure prise en compte des paysages et du patrimoine bâti dans les documents d'urbanisme locaux».

CE 326 Elus de Jouy-sur-Morin (77) :

«Préserver notre agriculture c'est également préserver notre capacité d'assurer des espaces ouverts de qualité (...).Il serait dangereux de transformer ces espaces en «réserves pittoresques».

CE 30 Ile-de- France Environnement :

«La place des espaces verts est fort modeste, les nouveaux sont rares et les terres agricoles sont menacées (...).»

« Sans une protection forte, des projets d'infrastructures, actuellement en cours d'étude, envisagent d'utiliser ces espaces de respiration pour les futurs tramways. Un exemple concret : le futur tramway Antony-Clamart pourrait prendre 14 ha du parc de Sceaux, 5 ha de la forêt de Verrières plus quelques arpents supplémentaires en forêt de Meudon. On voit donc qu'il y a urgence, surtout quand il existe d'autres possibilités de tracés pour faire passer un tramway ».

RE 1845 M.Burette Vulaines (77) :

«2 pastilles orange sur le plateau, seule zone agricole restante et dont l'amputation de 50 ha pourrait mettre l'équilibre de l'exploitation en péril».

CE 5 M.le Maire de Noisy-le-Grand (77) :

«Suppression de la continuité écologique le long de l'autoroute A4.

A corriger sur la CDGT l'erreur de «classement d'une partie du Bois Saint Martin en espace agricole.

Que les bords de Marne soient identifiés comme patrimoine naturel et paysager au même titre que la Seine. Que la valorisation des espaces verts et paysagers ne soient pas en opposition avec le développement du territoire et ne compromette pas le CDT «Cœur Descartes», ni la mutation des franges de l'A4 «.

CE 45 Sud Environnement (92) :

«Sud-Environnement demande, dans le chapitre 3-4 des orientations réglementaires, au niveau des prescriptions aux collectivités territoriales pour leurs documents d'urbanisme, qu'en plus de la préservation des emprises dédiées aux espaces verts publics existants, de la création des espaces verts d'intérêt régional et de l'amélioration de l'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisirs figurent :

- le maintien de l'intégralité des espaces boisés existants,
- l'obligation d'une réelle compensation locale des emprises des infrastructures sur les espaces boisés,
- l'exigence pour les collectivités locales de contribuer à la préservation des continuités écologiques entre les grands espaces boisés,
- le maintien des cheminements existants de liaisons douces, l'amélioration de l'accessibilité à ces cheminements et leur mise en réseau par un maillage à définir chaque fois que possible dans un contexte intercommunal».

CE 61 Ville de Fontenay-le-Fleury (78) :

La ville demande que dans le SDRIF, le respect du site classé de la Plaine de Versailles avec la suppression des pastilles sur cet espace.

CE 9 Ville de Trappes (78) :

«Souhaite que la zone au sud de la base régionale de loisir de Saint-Quentin-en-Yvelines soit préservée et mise à l'écart de toute urbanisation».

Ces contributions d'ordre général rendent bien compte de la difficulté de concilier urbanisation et protection des espaces naturels tout en faisant le choix de développer une agriculture périurbaine et durable, interface de continuités entre les espaces naturels de la Grande Couronne et les espaces verts de la Petite Couronne au sein de la Ceinture verte.

7.8.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.8.2.1 Le projet de SDRIF

Orientations réglementaires-Page 40 : les espaces naturels permettent une production forestière et sont des espaces essentiels pour la biodiversité, des lieux de ressourcement pour les Franciliens, et de rafraîchissement de la métropole.

Les espaces agricoles, boisés et naturels et les cours d'eau, sont les principaux supports de la biodiversité à l'échelle régionale; ils constituent la Trame verte et bleue.

DPSO : L'Ile-de-France est forte de son socle naturel , qui constitue un ensemble de milieux de vie relativement équilibré, où la nature et les hommes cohabitent. Ce socle est notamment caractérisé par une part importante d'espaces ouverts (agricoles, forestiers, naturels) et une grande diversité des sols : ces écosystèmes, offrent des ressources essentielles, comme un air de qualité, de l'eau, des sols productifs ou encore des matières premières, et régulent le système atmosphérique permettant de limiter l'effet de serre et les conséquences du réchauffement , des espaces boisés et forestiers multifonctionnels, très sollicités par la fréquentation du public (Page 31).).L'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels doivent être maîtrisés (Page 8). La préservation et la valorisation des ressources et des espaces naturels (Page 55).

DPSO : Les espaces naturels, constitués de milieux variés souvent liés à d'anciennes pratiques agricoles (pelouses sèches, prairies humides, landes, tourbières, marais), sont généralement de petite taille et ne représentent qu'une très faible part du territoire régional. Menacés de recolonisation naturelle par les boisements spontanés et de dégradations par les pressions urbaines, ils ont pourtant un intérêt majeur dans l'équilibre écologique de la région.

Les ressources naturelles de l'espace rural participent directement de l'attractivité métropolitaine et doivent à ce titre être préservées et valorisées : alimentation en eau, carrières, biodiversité, etc., mais aussi espaces naturels (forêts, berges, lacs, etc.) qui sont autant d'espaces d'agrément, de ressourcement et de loisirs pour l'ensemble de la population Francilienne (DPSO-Page 74).

7.8.2.1.1 L'eau

DPSO : Les espaces en eau, cours d'eau, plans d'eau, dont beaucoup sont d'origine artificielle, créés suite au réaménagement de carrières constituent environ 1 % du territoire régional (DPSO-Page 151).

Le territoire doit participer pleinement à l'arc sud de biodiversité en intégrant le secteur stratégique de la Bassée, et en faisant des fleuves, l'Yonne et la Seine en amont de la forêt de Fontainebleau, des éléments structurants de cet espace et de ses paysages (Page 199).

7.8.2.1.2 Les bois

DPSO : La Ceinture verte régionale est constituée de près de 60 % d'espaces ouverts, pour moitié espaces agricoles et pour moitié espaces verts et boisés, ce qui représente une proportion exceptionnelle pour une métropole mondiale. Elle offrira une grande diversité d'interactions entre espaces naturels, boisés et agricoles et espaces construits (...). Cette zone d'interface aura, d'ici 2030, pour ambition :

- d'ouvrir de nouveaux espaces naturels ou boisés au public au plus près des habitants;
- de valoriser et développer le réseau des bases de loisirs (Page71).

«Les espaces agricoles et forestiers, et leur fonctionnalité, sont à préserver sur le long terme, permettant une lisibilité pour les exploitants, favorisant leur capacité d'investissement et d'adaptation» précise cependant le Projet (Page 158).

Les forêts franciliennes ont par exemple un rôle dans la régulation de microclimats régionaux (Page 74).

Les lisières forestières jouent de multiples rôles : zones de transition écologique entre deux écosystèmes, lieux de passage pour les habitants, zones de recul nécessaires aussi bien pour la forêt que pour l'habitat. La moitié des lisières des bois et forêts se trouve aujourd'hui au contact direct de l'urbanisation, ce qui les fragilise fortement. Les lisières non situées au contact direct des espaces urbanisés doivent rester dégagées (Page 152).

7.8.2.1.3 Liaisons et continuités

DPSO : La Ceinture verte régionale aura, d'ici 2030, pour ambition de préserver les continuités écologiques pour permettre le retour de la nature au cœur de la ville dense

Paris bénéficie d'un environnement de qualité mais doit faire face à de nouveaux enjeux d'avenir. Il s'agit à l'échelle régionale de préserver et valoriser les milieux naturels afin de constituer un véritable réseau maillé d'espaces ouverts. Le fleuve et les canaux, mais aussi les bois de Boulogne et de Vincennes et la Ceinture verte autour de Paris, vaste anneau constitué entre autres de la Petite ceinture et des talus du périphérique qui joue un rôle d'interface avec les collectivités limitrophes, doivent faire l'objet d'une attention particulière afin d'assurer un réseau de trames vertes et bleues au cœur de la région jusqu'aux limites du Bassin parisien (Page 172).

La vallée de la Seine et le passé industriel seront supports d'identité territoriale et de valorisation du cadre de vie et des espaces naturels (Page 194).

OR-Page 42 : La préservation d'unités d'espaces ouverts ne suffit pas pour assurer viabilité. Pour assurer la fonctionnalité des activités agricoles et forestières et la pérennité des

écosystèmes, il importe de pérenniser des continuités entre ces espaces et aussi de garantir leurs accès aux hommes, via des circulations agricoles, forestières ou des liaisons vertes.

Sont considérés par le présent Schéma comme continuités :

- les espaces de respiration, qui désignent une continuité large d'espaces agricoles, boisés ou naturels, entre les noyaux urbains.
- les continuités écologiques, qui désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité ;
- les liaisons agricoles et forestières, qui désignent les liens stratégiques entre les entités agricoles (ou boisées) fonctionnant en réseau.
- les liaisons vertes, qui relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la Ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural.

Ces flèches représentent les segments à enjeux pour pérenniser l'intégralité de la continuité. Les segments de continuités écologiques représentés sont ceux faisant partie des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols.

L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

7.8.2.1.4 Aspects transversaux des espaces naturels

DPSO : Les espaces ouverts assurent également des fonctions environnementales majeures, telles que support de biodiversité, prévention des risques naturels, rafraîchissement. Les fonctions sociales sont diverses : facteur de calme, de ressourcement, de lien social, intérêt pédagogique ou artistique, attractivité touristique, etc. La forêt de Fontainebleau, par exemple attire chaque année de l'ordre de 13 millions de visiteurs. Enfin, ces espaces ouverts sont essentiels à la structuration de l'espace et à la qualité du paysage (P-150). À mesure que l'on s'approche du cœur de métropole, on passe progressivement de grandes entités d'espaces homogènes (plateaux de Beauce, de Brie, du Vexin, massif de Rambouillet, de Fontainebleau, zone humide de La Bassée, etc.), à des espaces fonctionnels mais plus contraints de la Ceinture verte (Plaine de Versailles, Plaine de France, Plaine de Montesson, forêt de Ferrières, territoire de Marne-et-Gondoire, Triangle vert du Hurepoix, réseaux de sites Natura 2000 de Seine-Saint-Denis, etc.), et enfin à des espaces de taille plus réduite, enclavés dans l'urbanisation (Bois de Boulogne et de Vincennes, Parc de la Courneuve, plaine de Montjean, forêt de Meudon) (P-151).

L'Ile-de-France, située au cœur de plusieurs grandes influences biogéographiques du Bassin parisien et à une confluence majeure réseau hydrographique, possède une grande richesse écologique. Cette richesse est néanmoins fragilisée par l'urbanisation du territoire. Ainsi, dans les forêts de la région, le nombre d'espèces végétales et animales diminue à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'agglomération (P-154); Il est important de préserver la cohérence et l'identité des unités paysagères liées aux espaces ouverts : les grands plateaux agricoles, les forêts, les vallées de la Seine et de ses principaux affluents, la Ceinture verte (P-157). Ce réseau structurant de liaisons vertes se compose des grandes vallées (berges le long de la Seine, de l'Oise, de la Marne), des liaisons radiales (parc de la Villette au Vexin, des

Trois forêts du Parisis, de la plaine de France, du canal de l'Ourcq, etc.), et trois grandes liaisons circulaires. Le réseau de liaisons vertes intègre les véloroutes et est relayé par d'autres réseaux : les itinéraires de randonnée pédestre (dans l'espace rural), le réseau cyclable (P-158).

Le grand territoire de projets Paris Nord-Est : de la porte de la Chapelle à la porte de Pantin (...) se décline dans le temps en plusieurs opérations qui vont à terme (...) veiller au renforcement de la biodiversité grâce à une porosité de ces territoires avec ceux des villes voisines : forêt linéaire, réserve naturelle, végétalisation de l'espace public (P-174). Dans la Trame verte régionale, le territoire doit répondre aux enjeux de la réduction des zones de carence et de la pérennisation et de la mise en valeur des espaces verts et boisés publics existants (forêt régionale de Bondy à Clichy-sous-Bois, parc de la Poudrerie à Sevran, parc du Vert-Galant, parc du Sausset à Aulnay-sous-Bois et Villepinte, promenade de l'aqueduc de la Dhuis à Coubron, murs à pêches à Montreuil, etc.) ainsi que l'ouverture au public de la base de loisirs de la Corniche des Forts (P-186). L'Allée royale, propriété régionale gérée et aménagée par l'Agence régionale des espaces verts, relie sur 6 kilomètres les forêts de Rougeau et de Sénart. Son rôle en faveur de la circulation des espèces nécessite d'être conforté en travaillant sur ses lisières (P197).

En outre, le territoire peut d'ores et déjà s'appuyer sur des sites remarquables : Moret-sur-Loing, les lisières de la forêt de Fontainebleau, le port de Saint-Mammès, la ville antique de Montereau et celle de Provins, aujourd'hui patrimoine de l'humanité (P-200). La plaine de Pierrelaye : la plaine de Pierrelaye couvre plus de 2 000 hectares, dont 1.350 de terres agricoles. En outre, 860 hectares ne sont pas cultivables du fait de la pollution par épandages d'effluents urbains. La plaine constitue de fait un espace ouvert important de la Ceinture verte de l'Ile-de-France, entre les forêts domaniales de Saint-Germain et de Montmorency (P-201). Ces territoires fragiles face à l'étalement urbain doivent être préservés et protégés. Il en est de même de la plaine de Montesson, espace maraîcher fonctionnel, à proximité immédiate de La Défense. En frange du territoire, quelques espaces ouverts et de grandes forêts (boucle de Moisson, Saint-Germain-en-Laye, Rosny-sur-Seine, etc.) ont été préservés et sont ouverts au public. De même, l'Houdanais à l'ouest et le PNR du Vexin français au nord assurent la transition avec les régions limitrophes (P218).

7.8.2.1.5 Espace naturalisé

DPSO : En 2030, l'Ile-de-France aura bénéficié de la création de 2.300 hectares environ de parcs et jardins et de 500 hectares environ de forêt (P66). Si les espaces verts urbains, squares et jardins publics, sont nécessaires, ils ne sont pas suffisants pour répondre à la demande de nature des habitants. Ainsi, une offre complète d'espaces de nature accessibles au public doit être proposée : espaces verts urbains, mais aussi jardins partagés, jardins solidaires, cueillettes, berges de cours d'eau, pépinières, forêts périurbaines, etc. (P98).

OR-P40 : Sont considérés comme espaces verts et espaces de loisirs :

- les espaces verts publics, les jardins et les grands parcs publics ;
- les jardins familiaux, les jardins partagés et les jardins solidaires ;
- les bases de plein air et de loisirs locales et régionales ;
- les parcs liés aux activités de loisirs, les parcs animaliers, les zoos, les parcs d'attractions ;

- les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts : les golfs, les hippodromes, les campings ;
- les terrains de sports de plein air (terrains de football, athlétisme, rugby, tennis, centre équestre, etc.) ;
- certains parcs de châteaux et d'abbayes comportant des enjeux régionaux en matière de patrimoine et de tourisme, notamment les châteaux de Vaux-le-Vicomte, de Champs-sur-Marne, de Fontainebleau, de Breteuil, de Courson, de Thoiry, de la Roche-Guyon, de Villarceaux, d'Écouen, et de Saint-Jean-de-Beauregard, et les domaines des abbayes de Royaumont, Port royal des champs, et des Vaux-de-Cernay.

Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer ou à étendre, sur des espaces bâtis, ouverts urbains, voire agricoles, boisés ou naturels, sont symbolisés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire :

- par le symbole (grande marguerite) pour ceux de plus de 5 hectares, qui correspondent à des équipements verts et des espaces de loisirs de niveau régional ;
- par le symbole (petite marguerite) pour ceux de 2 à 5 hectares, qui correspondent à un échelon intermédiaire d'espace vert.

Ces espaces constituent des «équipements verts» destinés à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires et présentent un enjeu régional. L'indication de ces espaces verts à créer a notamment pour objectif de ne pas obérer leur réalisation. Ils n'excluent pas la création d'autres espaces verts à l'occasion d'opérations urbaines.

Les espaces verts et les espaces de loisirs non cartographiés ne peuvent changer de vocation que sous réserve de compensation. Des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées en espaces verts.

L'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisirs (maillage, lien avec les autres espaces publics, etc.) doit être améliorée.

7.8.2.2 L'avis des PPA et de l'Autorité environnementale

7.8.2.2.1 Le CESER

Le CESER se réjouit des objectifs ambitieux affichés en matière de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels et du projet de pérennisation et d'élargissement de l'Observation de la Consommation des Espaces Agricoles et Naturels (OCEAN). Il approuve de la même façon les suivis sectoriels relatifs à l'urbanisation et au logement, aux espaces naturels, à la consommation d'espaces agricoles, à l'occupation du sol, à l'évolution de la population et des emplois.

Sur la consommation des espaces agricoles et naturels, le CESER rappelle que l'objectif inscrit dans la loi de modernisation de l'agriculture est de diviser par deux, au plan national, le rythme de consommation d'espaces d'ici à 2020.

Le CESER rappelle son attachement (...) au principe de densification raisonnée en vue de réduire l'étalement urbain et de préserver les espaces naturels. A cette fin, il demande d'utiliser des terrains déjà ouverts à l'urbanisation et de requalifier des friches industrielles et des quartiers en déshérence, avant toute nouvelle emprise sur les espaces agricoles et naturels.

Le CESER insiste sur le fait que le SDRIF doit davantage tenir compte des attentes et des besoins des Franciliens en matière de paysages, notamment en permettant la réintégration dans la zone agglomérée, et en particulier dans les territoires de CDT non desservis par le Grand Paris Express, de « zones et de pénétrantes vertes.

La forêt francilienne couvre presque un quart du territoire. Ses fonctions (la production de bois, la préservation de l'environnement et la fourniture d'aménités d'utilité sociale) sont à sauvegarder. A ce titre, les forêts ne doivent pas être enclavées, ni le devenir. Un schéma de desserte devra être réalisé et validé lors de chaque création d'infrastructure en tenant compte des itinéraires empruntables par les poids lourds pour le « débardage .

7.8.2.2.2 Le Conseil de Paris

L'objectif de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics par habitant dans les secteurs déficitaires en espaces verts, inscrit postérieurement à la concertation, dans les Orientations réglementaires du SDRIF, peut s'avérer difficilement applicable, en l'état de sa définition, et non pertinent dans des tissus constitués de la zone dense.

Dans les secteurs denses, cet objectif de surface minimum pourrait être remplacé par un objectif « de proximité» visant par exemple à ce qu'aucun secteur d'habitation ne soit à plus de 300 m d'un espace vert ouvert au public de 500 m² minimum, qu'il soit de pleine terre ou en terrasse.

On compte en moyenne près de 11 m² d'espaces verts par habitant sur le territoire parisien (comprenant les deux bois) auxquels doivent s'ajouter les espaces verts publics gérés par d'autres acteurs que la Ville de Paris. Sur les 650 jardins existants, seuls 70 ont une superficie supérieure à 1 ha. Près de 550 couvrent moins d'1 ha.

7.8.2.2.3 Le Conseil général de Seine-et-Marne

Le Conseil général demande que soient conservés du projet de 2008 les éléments suivants :

- Pérenniser les espaces boisés avec la marge de recul de 50 m ;
- Préserver les continuités des espaces agricoles Création du Parc Naturel Régional de la Brie des Deux-Morin ;
- Création du Parc Naturel Régional du Bocage Gâtinais ;
- Protection du grand arc régional de biodiversité (via le massif de Fontainebleau et la vallée de La Bassée) afin « de maintenir la biodiversité au travers d'un réseau d'espaces naturels, avec la préservation, voire la reconstitution de grands corridors écologiques fonctionnels, notamment interrégionaux, pour permettre la migration des espèces qui le peuvent.

Il demande la modification d'éléments existants dans le SDRIF 2008 :

- Aménagement des casiers de stockage des crues de la Seine en Bassée ;
- L'aménagement de ce site est stratégique pour préserver l'agglomération parisienne des risques d'inondation, néanmoins, l'impact environnemental de ce projet devra être minimisé ;
- Limiter l'érosion de la biodiversité et mettre en œuvre la Trame verte et bleue définie sur la base des Schémas départementaux : SDENS, Atlas dynamique de la biodiversité et PDIPR, et prise en compte dans les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux ;

- La mise en œuvre de la trame bleue s'attachera au décloisonnement des cours d'eau et à la restauration écologique des bassins versants amont ;
- Protection de la biodiversité via les vallées de La Bassée et de l'Ourcq (coopération interrégionale).

7.8.2.2.4 Le Conseil général des Yvelines

Il demande une cohérence en quantité et en localisation dans l'indication des espaces de densification ou de développement en rapport avec les périmètres juridiques et les projets (OIN Seine-aval) au motif que l'espace disponible est insuffisant.

L'inscription d'un espace de loisirs d'intérêt régional ne doit en aucun cas obérer le déploiement du Port Seine-Métropole. L'OIN Seine-Aval est un levier pour faire valoir les atouts environnementaux et paysagers de la qualité de vie de la métropole.

La volonté affichée dans le DPSO de capitaliser le potentiel touristique et de loisir de la confluence Seine-Oise ne paraît pas totalement portée par les ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES notamment autour de la base de loisirs du Val-de-Seine.

Le Plan-Yvelines-Seine adopté en 2012 met le fleuve au cœur du projet d'aménagement, notamment comme corridor écologique d'intérêt national.

La politique de valorisation des espaces naturels du département rejoint celle du SDRIF et est axée sur le maintien de la qualité écologique d'espaces remarquables et la gestion de leur fréquentation (récréative, touristique, ...). Devant les importantes pressions anthropiques (vallée de la Bièvre, massif forestier de Rambouillet), il souhaite que la Région développe ses partenariats avec les gestionnaires publics (l'AEV, ONF, Département) pour l'accueil du public tout en mettant en œuvre les moyens de protéger ces milieux fortement fragilisés par la fréquentation ou les espèces invasives.

Il regrette que le SDRIF reste peu prescriptif sur les modèles de gestions des espaces ouverts.

Une vigilance accrue doit être apportée à la gestion de l'eau et des milieux aquatiques, notamment dans la gestion des eaux issues de l'assainissement.

Il demande dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » que la Région prenne position sur le point suivant : préserver un patrimoine hydraulique de qualité et renforcer son accessibilité aux habitants.

Enfin, il demande que la Région mobilise au côté du Département les moyens nécessaires à la valorisation des espaces ouverts et apporte son concours à la gestion de l'eau et des milieux aquatiques.

7.8.2.2.5 Le Conseil général de l'Essonne

Il présente deux remarques :

- Espace de respiration agricole et forestière sur le secteur de la Bonde (Massy) : remplacer la « liaison agricole et forestière (A) » par une « continuité écologique (E), liaison verte (V) » sur la séquence Champlan / La Bonde ;
- Vallée de l'Yerres : mieux prendre en compte l'intérêt écologique, paysager et patrimonial de la vallée de l'Yerres, notamment en matière de pastilles « espace urbanisé à optimiser » et/ou « quartier à densifier à proximité d'une gare », qui

entrent parfois en contradiction avec l'objectif de préservation de l'Yerres (cf. site classé de la Vallée de l'Yerres).

7.8.2.2.6 Le Conseil général des Hauts-de-Seine

La «masse verte » par habitant est élevée sur le territoire altoiséquanais en raison de la présence de grands massifs forestiers Cet indicateur a reculé dans la période 1994-2010 de 52m² par habitant à 47 m². Cette évolution n'est pas liée à une diminution de la couverture végétale (...) mais est directement l'effet de la croissance de la population qui a augmenté entre 1999 et 2008 de 9.6%. De fait, quand la population augmente, le ratio d'espaces verts par habitant diminue en raison d'abord de cette augmentation et éventuellement cet effet est encore accentué par la diminution des espaces libres.

Le ratio d'espaces verts publics est aujourd'hui globalement en moyenne de seulement 2m² par habitant pour la plupart des communes de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

Le Sud des Hauts-de-Seine est par ailleurs pourvu d'espaces vert de qualité qui en font un environnement agréable à vivre. A ce titre, la présence des grands parcs départementaux emblématiques celui de la Vallée-aux-Loups et de celui de Sceaux, constituent des lieux de détente, de promenades et d'expositions culturelles très prisés.

Il demande que la compensation forestière prévue en cas de déboisement soit élargie à un massif de la région et pas simplement à un massif voisin.

Sur la réouverture des rus, l'avant-projet de SDRIF indique un objectif de réouverture des rus de Marivel et de Vaucresson. Or, ces deux rus ne sont pas, sous leur forme actuelle, des collecteurs d'eau pluviale, à l'instar des rus cités tels que la Bièvre, la Vieille mer, etc. mais des collecteurs unitaires. Une réouverture d'un collecteur d'eaux usées n'est pas envisageable, contrairement à une réouverture de collecteur d'eaux pluviales. De plus, le thalweg du ru de Vaucresson est partiellement occupé par l'A13, ce qui rend encore plus irréaliste son objectif de réouverture. En revanche, le Ru d'Aulnay pourrait être cité à leur place, car c'est un ouvrage d'eaux pluviales et il fait l'objet d'études de réouverture. Il demande de suppression dans le SDRIF de la réouverture des rus de Marivel et Vaucresson.

Certaines continuités écologiques ou liaisons vertes figurant sur la carte de destination générale et sur la carte des continuités écologiques en cœur d'agglomération, paraissent peu réalistes:

- continuités écologiques entre les massifs forestiers de Meudon et de Fausses-Reposes au niveau de Chaville et Sèvres; le secteur est très contraint (RD, 2 voies ferrées, habitat dense...),
- liaison verte entre la forêt de Verrières et la Forêt de Meudon; le tracé emprunte des routes départementales au sein de quartiers urbanisés des communes du Plessis-Robinson et de Clamart.
- corridor des crêtes du Plessis-Robinson et de Fontenay-aux-Roses; si le tracé de ce corridor emprunte à juste titre les bois et ENS départementaux de la Solitude, de La Garenne, sa poursuite en direction de Châtillon paraît beaucoup plus hypothétique.

La Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) situe 4 «espaces verts et espaces de loisirs d'intérêt régional à créer» sur le département des Hauts-de-Seine :

- le premier est situé en bord de Seine, non loin des actuelles zones d'extension du parc départemental des Chanteraines, au-dessus du port de Gennevilliers (Secteurs « Vallon de Seine » et « Mariniers »). Il ne peut s'agir que du Parc des Chanteraines lui-même mais dans ce cas, la légende devrait être rectifiée pour tenir compte du fait que cet espace est déjà créé.
- le second est situé sur le grand axe de La Défense, sans que l'on puisse savoir précisément où. La zone des Groues n'offre pas un potentiel suffisant pouvant dégager 5 ha d'espaces verts, et les terrasses de Nanterre constituent un espace vert déjà créé pour partie.
- le troisième est situé en lisière de la forêt de la Malmaison sur l'emprise actuelle du Vallon des Gallicourts (voir ci-dessous), partie du Parc Naturel Urbain (PNU). Compte tenu de sa naturalité, unique dans le département, il ne s'agit ni d'un espace vert au sens commun ni d'un espace de loisirs, encore moins est-il « à créer ».
- le quatrième est situé au fond de la boucle de Seine Sud, sur la commune de Meudon. Il s'agit ici d'espaces étroits et fractionnés qui ne peuvent s'entendre d'un espace d'intérêt régional « à créer ».

7.8.2.2.7 Le Conseil général de Seine-Saint-Denis

Il présente deux remarques :

- faire coïncider les trames vertes et bleues du SCRE et du SDRIF.
- renforcer les objectifs qualitatifs en matière de paysages, d'insertion sociale et urbaine des espaces verts et de biodiversité afin d'améliorer l'accessibilité des espaces verts et de préserver leur richesse écologique.

7.8.2.2.8 Le Conseil général du Val-de-Marne

Il considère que « la trame bleue n'est pas aussi bien prise en compte que la trame verte alors même qu'il s'agit d'un axe fort de préoccupation dans notre département qui compte 37 de ses 47 communes bordées par un cours d'eau ».

De même, « le projet de SDRIF entend renforcer l'organisation multipolaire et polycentrique de l'espace régional, en la développant sous une forme plus compacte, au sein de bassins de vie mieux hiérarchisés autour des pôles urbains, et favorisant la protection et la mise en valeur des espaces forestiers, naturels et agricoles ». La notion d'espaces ouverts concerne des secteurs traversés par des petits cours d'eau non domaniaux tels que le Morbras, l'Yerres et le Réveillon, ainsi que leurs affluents pour la Brie val-de-marnaise, le ru de Rungis pour la plaine de Montjean. Mais cette composante bleue n'est pas suffisamment mise en valeur dans la rédaction.

Espaces verts et continuités écologiques :

- le site alluvial du Bec du canard (Sucy - Bonneuil-sur-Marne) n'est pas représenté alors qu'il l'était dans les versions précédentes de la Carte. Une marguerite verte (parc de moins de 5 ha) est à repositionner sur ce site ;
- à noter que l'opération de valorisation et de renaturation de la plage naturelle d'Ivry et Vitry en bord de Seine n'est pas représentée. Comme le suggère la commune de Vitry-sur-Seine, une marguerite verte est à positionner sur ce site ;
- le futur parc de la Confluence à Ivry-sur-Seine doit être localisé à la pointe de la confluence.

Pour les continuités (flèches vertes), seraient à ajouter ou compléter :

- une liaison verte entre le parc des Lilas et la Seine via la ZAC des Ardoines à Vitry-sur-Seine (principe inscrit au Plan vert départemental). Cette demande a également été formulée par la ville de Vitry-sur-Seine dans son avis.
- une liaison verte en « rocade sud » qui relierait la Plaine Montjean à la Seine, à Orly et à Villeneuve-Le-Roi via les projets de l'OIN (cf. proposition dans le SCOUP de l'EPA ORSA).
- une liaison verte entre le nord du lac de Créteil et la Marne qui pourrait se poursuivre en longeant la Marne et se connecter au Bois de Vincennes.
- la coulée verte Tégéval est bien identifiée jusqu'à la forêt domaniale de la Grange mais son prolongement en deux branches vers la forêt Notre-Dame et vers la commune de Santeny (permettant une connexion avec la coulée verte du Chemin des Roses en Seine-et-Marne), doit également être représenté.
- un corridor écologique associé au fond de la vallée et à la rivière du Morbras, ainsi qu'une branche qui pourrait s'inscrire le long du ru des Bordes.

7.8.2.2.9 Le Conseil général du Val d'Oise

Il présente deux remarques :

- «l'engagement du Département du Val d'Oise de voir aboutir le projet de création d'une forêt en plaine de Pierrelaye qui constituera, outre la reconversion de la plaine polluée, un lien entre les forêts de Montmorency et de Saint-Germain» ;
- «au nord du département la destination de plusieurs secteurs d'urbanisation potentielle autour des gares «tangentes» ou pénètrent des massifs forestiers. Ces secteurs sont à préciser».

7.8.2.2.10 L'Autorité environnementale

Sur les lisières :

- le SDRIF ne précise pas actuellement à partir de quelle surface boisée s'applique la règle du recul des lisières ; compte tenu de la cartographie des unités de plus de 15 ha, il pourrait sembler logique de penser que la règle de recul s'applique aux unités cartographiées, mais une telle compréhension conduirait à un probable traitement inégalitaire ;
- la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) intègre les espaces boisés et les espaces naturels dans un même aplat vert, alors que les dispositions relatives au recul des lisières ne s'appliquent qu'aux espaces boisés, ce qui devrait poser un problème d'applicabilité.

L'Ae recommande de clarifier la formulation des orientations réglementaires concernant le dispositif de protection s'appliquant aux lisières des bois et forêts.

Sur les continuités écologiques :

- l'Ae recommande de démontrer la compatibilité du SDRIF avec le projet d'orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et de préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser les atteintes aux continuités écologiques que sa mise en œuvre est susceptible d'entraîner ;
- l'Ae note que les recommandations faites lors du cadrage préalable ont été globalement prises en compte, et que le travail mené dans ce cadre a conduit notamment à augmenter significativement le nombre de continuités écologiques

dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), sans donner les informations sur les seules continuités écologiques retenues par le projet de SRCE.

Sur les espaces naturels :

- l'évaluation environnementale établit (P40) la compatibilité du SDRIF avec le Schéma de services collectifs sur les espaces naturels et ruraux (SSCENR), sans mentionner la compatibilité avec les autres Schémas de service collectifs (SSC) affectant les sols ;
- l'Ae recommande de présenter une analyse plus fine des prévisions de logements nouveaux dans la Ceinture verte d'une part, et dans l'espace rural d'autre part, en distinguant les surfaces nécessaires aux constructions nouvelles (logements et emplois) et les besoins satisfaits par reconstruction sur des terrains déjà urbanisés, afin d'apprécier les perspectives prévisibles d'évolution des espaces agricoles, forestiers et naturels dans ces secteurs.

Pour l'Ae et au vu des éléments d'appréciation du dossier, les pressions environnementales liées à l'extension urbaine, toujours sous réserve des aléas de ce type de prévision, resteront sensiblement du même ordre qu'actuellement.

Le maintien de la consommation annuelle à 0,2% des espaces ouverts, assez stable depuis au moins 3 décennies et confirmée par le SDRIF pour les prochaines, «ne manque pas d'interroger sur le caractère réellement « durable » du mode de développement urbain de la région capitale. Une analyse plus fine relative à la Ceinture verte d'une part et à l'espace rural d'autre part permettrait de voir plus clairement quelles sont les perspectives d'évolution des espaces non artificialisés dans ces deux secteurs.»

7.8.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

7.8.3.1 Sur l'absence de lisibilité

Le problème de la lisibilité a été abordé dans le thème 1 qui lui était consacré. Il abordait l'aspect général des éléments mis à disposition du public. Le présent thème aborde d'une manière plus précise ce thème dans le cadre des espaces naturels.

Question de la commission d'enquête

«Les intervenants signalent le manque de lisibilité concernant les espaces ouverts, notamment entre les espaces boisés, les EBC, les espaces naturels, les espaces de loisirs. La carte (DPSO-P153) et sa légende à la page précédente font cependant ressortir une différenciation cartographique de ces différents espaces. L'absence de représentation des PNR est également évoquée.

Cette cartographie ne peut-elle être reprise, sur la carte «Préserver et Valoriser» des 3 piliers du projet spatial ou par l'intermédiaire d'une déclinaison particulière ? «

Avis et commentaires techniques de la Région

Les deux cartes mentionnées sont des représentations schématiques. Leur mode de représentation et leur échelle ne permettent pas de montrer en détail tous les types d'espaces ouverts. La carte du 3ème pilier « préserver-valoriser » du projet spatial (DPSO p. 64-65) et la carte du système régional des espaces ouverts (DPSO p. 153) n'ont pas la même fonction.

La carte présentant le 3ème pilier du projet spatial représente une partie du modèle de développement francilien en interrelation avec les deux autres piliers (« relier et structurer », « polariser et équilibrer ») : elle montre comment le projet de SDRIF traduit spatialement le modèle de développement d'une région plus compacte, plus verte et multipolaire, pour répondre notamment à l'objectif de maintien d'un système régional des espaces ouverts fonctionnel. Les territoires des PNR, territoires de projet, y sont logiquement représentés.

La carte du système régional des espaces ouverts explicite l'organisation des espaces ouverts (agricoles, boisés ou naturels) actuels et montre en particulier les liens nécessaires à préserver entre les espaces ouverts de l'espace rural et ceux situés dans un contexte sous forte influence urbaine, au travers de l'espace charnière que constitue la Ceinture verte régionale. Le système ainsi spatialisé vise à garantir la multifonctionnalité et contenir les pressions subies par les espaces ouverts.

Cette carte n'a pas vocation à mentionner les dispositions particulières d'aménagement ou de préservation (dont les espace boisé classé, PNR, ...) repris, pour les plus structurants, dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.8.3.2 Sur le Schéma régional de cohérence écologique

Question de la Commission d'enquête

«Le SRCE est basé sur une notion de prise en compte. L'enquête publique concernant ce Schéma a été lancée postérieurement à celle du SDRIF et ses conclusions ne sont pas connues à ce jour. Or ce Schéma est censé justifier, préciser le rôle des continuités écologiques évoquées dans le SDRIF.

Si ce Schéma présente des divergences, voire des incohérences avec les éléments correspondants abordés dans le SDRIF, comment seront intégrées les dispositions nouvelles dès lors que celles adoptées par le SDRIF seront prescriptives ? »

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SRCE et le SDRIF ont été conçus de façon concomitante par la Région, co-élaboré avec l'Etat pour le premier et élaboré en association avec l'Etat pour le second. Cela a permis aux services de la Région et de l'Etat en charge des deux schémas, de travailler de façon croisée pour assurer une cohérence optimale des deux documents.

Le dispositif « Trame verte et bleue » (TVB), tel que décidé lors du Grenelle de l'Environnement, doit être intégré à toutes les échelles territoriales. Il est encadré juridiquement par les articles L 371-1 à 6 et R 371-1 à 35 du Code de l'environnement, qui précisent notamment qu'il a pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural. La Trame verte et bleue est mise en œuvre sur les territoires par les outils d'aménagement et documents d'urbanisme.

Le SRCE, élaboré conjointement par la Région et l'État, est l'outil de mise en œuvre de ce dispositif à l'échelle régionale. Etabli pour une durée de six ans, il spatialise et hiérarchise les enjeux de continuités écologiques à l'échelle régionale, et propose un cadre d'intervention à travers un plan d'actions.

L'élaboration du SRCE a été réalisée dans le respect de l'indépendance des législations, ce qui implique qu'il possède un contenu précis, une portée propre, des objectifs spécifiques et un plan d'actions approprié en totale autonomie, indépendamment de la nature et des effets propres des autres documents sectoriels élaborés par l'Etat ou la Région. Ainsi, le SRCE doit être considéré comme un Schéma régional dont la vocation n'est pas de justifier les continuités écologiques présentes dans le SDRIF mais bien d'établir un cadre d'intervention précis à l'échelle régionale, afin que toutes les collectivités territoriales – Région comprise – puissent intégrer dans leurs politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme les enjeux de la préservation et de la restauration des continuités écologiques, ainsi que de la protection de la biodiversité. C'est bien dans un objectif

d'intégration de ces préoccupations dans les politiques publiques, comme le prévoient les dispositions du Code de l'environnement précitées ainsi que les principes fondamentaux généraux et propres à chaque document d'urbanisme, que le SDRIF et les documents d'urbanisme locaux (SCoT et PLU) prennent en compte le SRCE.

Les continuités écologiques constituent un élément important dans le projet de SDRIF pour prévoir le développement urbain tout en assurant la pérennité des écosystèmes. Cela s'est traduit par des objectifs ambitieux et une intégration poussée de ces préoccupations dans l'ensemble du projet. En outre, le projet de SDRIF inscrit dans le droit des sols une orientation réglementaire forte qui accompagne la représentation symbolique sur la CDGT des segments de continuités écologiques faisant partie des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols.

Enfin, le dispositif de travail mis en place par la Région et décrit en page 50 du fascicule « *Evaluation environnementale* » du projet de SDRIF pour établir cette intégration et cette cohérence entre les deux documents, permettra une réactivité importante pour ajuster le SDRIF suite à d'éventuelles modifications apportées au projet de SRCE à l'issue de l'enquête publique. Le travail de cohérence anticipée des deux documents ne devrait, cependant, pas être bouleversé dans la mesure où l'économie générale du projet de SRCE ne saurait être remise en cause à cette étape de la procédure.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.8.3.3 Sur la gouvernance

Question de la Commission d'enquête

«La Région peut-elle préciser la gouvernance et les moyens permettant d'assurer la pérennité, la fonctionnalité des continuités écologiques ainsi que le développement de la protection de la biodiversité ?»

Avis et commentaires techniques de la Région

Consacré par les lois Grenelle, le dispositif « Trame verte et bleue » a pour objectif premier d'enrayer la perte de biodiversité à l'échelle nationale. S'inscrivant dans les différents engagements pris par l'Etat depuis la Convention pour la Diversité Biologique de 1992, la Trame verte et bleue constitue un outil d'aménagement durable du territoire (article Art. R. 371-16 du Code de l'environnement). En outre, la modification de l'article L.110 du Code de l'urbanisme consacrant comme principe fondamental de l'urbanisme « [...] la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques » implique une prise en compte très importante des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement.

Le projet de SDRIF répond, à son échelle, à ces exigences en symbolisant les segments de continuités écologiques faisant partie des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols. (cf 3.5 des Orientations réglementaires). Les orientations réglementaires qui précisent la portée de ces continuités visent le maintien ou la restauration de celles-ci. A ce titre, le SDRIF s'inscrit en cohérence avec l'action régionale pour la biodiversité. Dans le cadre des stratégies nationales successives pour la biodiversité, la Région s'est dotée d'outils spécifiques comme une Charte régionale de la biodiversité et des milieux naturels dès 2003, une Stratégie régionale pour la biodiversité à partir de 2007 et une Agence régionale (Natureparif) dédiée dès 2007. Ces dispositifs ont été complétés par le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dont l'élaboration a été lancée en 2010.

A travers sa politique régionale, la Région fédère les acteurs locaux et régionaux autour des enjeux de préservation et de valorisation de la biodiversité. Ces actions sont relayées au niveau local par l'intermédiaire d'agences régionales comme Natureparif et l'AEV, de l'Agence de l'eau Saine-Normandie notamment (soutien à la restauration des continuités aquatiques). Elles s'articulent également avec l'ensemble des autres outils spécifiques (stratégie de création des aires protégées, réserves naturelles nationales et régionales, arrêtés de protection de biotope, Natura 2000, parcs naturels régionaux etc.).

Par ailleurs, la préservation et la restauration des continuités écologiques relèvent de la responsabilité commune. Chaque acteur (Etat, collectivités, associations, aménageurs...), chaque territoire, doit, à son échelle, intégrer ces enjeux dans leurs documents d'urbanisme, leur pratique de gestion de l'espace et leur projet d'aménagement. Le renforcement de cette synergie fait partie des préoccupations du SDRIF (cf 1.3 des Propositions pour la mise en œuvre) et du SRCE dans leur mise en œuvre respective.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.8.3.4 Espaces naturels ; espaces de loisirs

Question de la Commission d'enquête

«Peut-on différencier davantage les différentes catégories d'espaces naturels ou de loisirs ? »

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF distingue, au sein des espaces ouverts, deux grandes catégories d'espaces, en plus des espaces agricoles : les « espaces boisés et espaces naturels » d'une part, les « espaces verts et espaces de loisirs » de l'autre.

Ces catégories sont clairement différenciées au sein du document, tant par la définition précise qui en est faite au sein du fascicule « *Orientations réglementaires* », que par leur représentation sur la CDGT (aplat vert foncé pour les espaces boisés et les espaces naturels, aplat vert clair pour les espaces verts et les espaces de loisirs).

Concernant les espaces boisés et espaces naturels, la distinction entre ces deux types d'espaces est clairement faite par le projet de SDRIF: alors que les premiers recouvrent les massifs forestiers publics ou privés, les boisements isolés et les grands domaines boisés (y compris coupes forestières, clairières et parcelles à boiser), les seconds sont constitués des prairies, pelouses calcicoles, landes, platières, tourbières, ou encore zones humides.

Ces deux types d'espaces sont également distingués au travers des orientations qui les visent puisque le projet de SDRIF prévoit, dans son état actuel, que les espaces naturels non boisés intégrés aux espaces boisés doivent être préservés et n'ont pas vocation à être systématiquement boisés.

Néanmoins, afin d'aborder les espaces naturels de manière plus générale et dans un souci de meilleure lisibilité de la règle, il est proposé d'ajuster les orientations réglementaires pour préserver les espaces naturels représentés sur la CDGT.

Les espaces verts et espaces de loisirs, quant à eux, n'assurent pas la même vocation que les espaces boisés et naturels. S'ils remplissent une fonction environnementale importante (préservation de la biodiversité en milieu urbain, capacité d'expansion des crues, rafraîchissement des quartiers...), ils jouent cependant un rôle fondamental dans la préservation du caractère vivable de la ville, à laquelle ils sont intégrés, mais aussi au développement de l'offre touristique et de loisirs, et plus largement à l'attractivité régionale.

Si le projet de SDRIF établit une liste relativement exhaustive d'espaces considérés comme assurant cette fonction, il n'a cependant pas vocation à énumérer plus en détail les différentes catégories d'équipements destinés à être accueillis dans ces espaces, qu'il s'agisse des espaces déjà existants ou des espaces d'intérêt régional à créer, tels qu'ils sont représentés sur la CDGT. Il s'agit, avant tout, d'organiser la structuration de l'espace et non l'offre d'équipements.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte dans le fascicule dédié aux orientations réglementaires :

- Affirmer le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels ;

- Permettre la mise en œuvre des dispositions légales du Code forestier et du Code de l'environnement, notamment en matière de gestion forestière durable et de défrichage encadré par décision préfectorale pour permettre la réalisation de certains projets ;
- Ajuster la règle de protection des lisières boisées pour les massifs de plus de 100 hectares.

7.8.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

La commission souligne l'effort de clarification accompli par la Région dans ses réponses. La Région a répondu d'une manière générale qu'elle étudierait au cas par cas les problèmes particuliers.

La commission note les précisions ou clarifications apportées sur les points suivants :

- sur la lisibilité des divers types d'espaces (espaces boisés, naturels, de loisirs, EBC, etc.), la Région n'estime pas nécessaire d'apporter plus de précision à la cartographie pour dissocier ces espaces. Toutefois, certaines clarifications (exposées au thème 8) seront faites dans les Orientations réglementaires;
- sur la cohérence entre SDRIF et SRCE, la Région a précisé les degrés de lecture entre ces deux documents.

Sur la différenciation entre les différentes catégories d'espaces naturels ou de loisirs (question du thème 8), elle confirme la différenciation évoquée dans les ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES et sur la CGDT et propose « d'ajuster les orientations réglementaires pour préserver les espaces naturels représentés sur la CDGT » .

Dans sa réponse sur la gouvernance et les moyens permettant d'assurer la pérennité, la fonctionnalité des continuités écologiques ainsi que le développement de la protection de la biodiversité, elle a précisé les dispositions pour la prise en compte des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme locaux.

Ces réponses apportent des réponses aux intervenants, en particulier sur :

- le pastillage,
- le tracé indicatif des trames vertes et bleues,
- les fronts urbains,
- les lisières et leur protection,

dont l'implantation précise relève des documents d'urbanisme locaux.

La commission regrette que la Région n'ait pas retenu la demande de compléter la cartographie, mettant en évidence les diverses protections édictées ou en cours de reconnaissance sur les territoires boisés ou non, afin d'en faciliter la vision et la compréhension, dans leurs déclinaisons dans les SCoT ou PLU.

Elle regrette également, à l'instar du CESER, de l'Autorité environnementale et d'un certain nombre d'intervenants, que les espaces naturels, et en particulier les boisements, ne soient pas davantage protégés.

Aussi, la commission encourage la Région à compléter son dispositif cartographique par la réalisation de cartes spécifiques de ces différents espaces naturels et des protections existantes en ce qui les concernent.

Elle appelle la Région à définir plus précisément les espaces destinés à être urbanisés, en particulier les délaissés et autres friches improductives et sans intérêt pour la biodiversité. Ceux-ci pourront résulter de la révision du MOS 2008.

En outre, elle demande qu'un état de la consommation des espaces naturels soit établi en complément au bilan OCEAN de 2008.

Elle souhaiterait que la mission d'étude confiée à l'IAU, permettant d'identifier les secteurs agricoles méritant un dispositif de protection renforcé, soit étendue aux espaces forestiers.

7.9 Thème 4 : Développement économique et social

Ce thème a pour objectif d'apprécier les hypothèses et les choix proposés par le SDRIF en matière de développement économique et social, notamment en matière de rayonnement international, de stratégie de développement et d'évolution de l'emploi.

Les observations recueillies au cours de cette enquête sur le thème de développement économique et social ont porté sur des centres d'intérêt très divers, en fonction de leurs auteurs :

- les organismes, tels que le MEDEF et les CCI départementales, sur le rayonnement international, l'attractivité de la région et la stratégie retenue pour promouvoir et valoriser ses atouts sur différents thèmes ;
- les particuliers, sur la pertinence de l'augmentation de la population en Ile-de-France et le renforcement de la concentration pour son développement économique ;
- les collectivités, les associations et les particuliers, sur la stratégie infrarégionale de développement, les types de développement, les créations d'emplois, les aménagements pour les activités économiques et commerciales, mais aussi la préservation des petits commerces, la préservation des espaces agricoles ;
- les associations et particuliers, sur les nuisances occasionnées par le trafic aérien et sur le développement de l'activité des plateformes aéroportuaires.

Ce dernier point, rattaché au présent thème compte tenu de l'importance de la part du développement économique lié à ces plateformes aéroportuaires, a été l'objet d'un très grand nombre d'observations plaçant ce thème au deuxième rang d'évocation au plan quantitatif.

7.9.1 L'expression du public

7.9.1.1 Rayonnement international et attractivité. Soutenabilité

Le niveau d'ambition donne lieu à différentes appréciations.

CE 58 Le MEDEF Ile-de-France:

considère que « le projet ne doit pas être considéré comme une simple révision du document approuvé par la Région en 2008. Il doit offrir une nouvelle vision prospective avec un projet global et ambitieux pour une métropole globale contrainte de placer l'attractivité et la compétitivité au premier rang de ses préoccupations. Il offre au contraire une vision frileuse, défensive et repliée sur elle-même».

Il rappelle, par ailleurs, que « l'Ile-de-France est confrontée à la concurrence de plus en plus vive de nombreuses métropoles étrangères et doit lutter pour conserver son rang. En terme d'attractivité, Paris recule au top 10 des villes mondiales .

RE 54 M.Morandi Massy (91) :

Ce projet manque d'ambition économique.

CE 5 M. Pajon Maire de Noisy-le-Grand (93) :

considère que « le SDRIF ne met pas suffisamment l'accent sur le rôle que la Région devrait jouer dans les 20 prochaines années aux plans national et international » .

RE 967 M. Kracht Antony (92) :

contre la concentration urbaine sur l'Île-de-France au détriment de la province : créer des emplois et des logements à proximité est louable mais il serait préférable de créer ces emplois au niveau des régions moins développées (Champagne, Lorraine ...) pour équilibrer la vie économique et sociale du pays .

CE 84 M. Briend Antony (92) :

émet un avis défavorable sur le SDRIF, considérant que « l'hyper centralisation est néfaste au développement économique .

RE 1268 M. Bensaid Antony (92) :

« Globalement, le projet du SDRIF ne présente aucune ambition en terme d'activités économiques à part l'agriculture bio qui ne représente pas vraiment une solution au chômage de masse ».

Antony/2/5 M et Mme Veillat Antony (92) :

« On ne cherche pas à harmoniser les bassins d'emploi au niveau national ».

RE 1041 M. Conte Saint-Cloud (92) :

« Sans augmenter la population, en multipliant des logements qui sont autant d'appels d'air pour des migrants sans travail qui viennent s'y fixer, il faut recréer un tissu productif : bureaux, entreprises, terrains industriels au lieu de les transformer en habitations et en centres commerciaux. Ce projet est totalement destructif en renvoyant ces activités plus loin de la capitale ou en province ».

Paris/1/1 M. Schnell Paris (75) :

« Il faut donner du pouvoir d'achat en développant l'activité et en réduisant le coût de l'énergie afin de diminuer les coûts de production et accroître la compétitivité, réduire le poids des dépenses liées à l'habitat et au transport ».

7.9.1.2 Stratégie infrarégionale de développement

Si l'objectif est bien de ne laisser aucun territoire de côté, de renforcer les complémentarités, d'encourager les synergies et de conforter les atouts, la question de l'incidence du rééquilibrage sur le développement des zones les plus dynamiques est posée.

CE 91 M. Kosciusko-Morizet Maire de Sèvres (92) :

« Des doutes sérieux pèsent sur l'économie générale du SDRIF et donc sur sa capacité à répondre aux enjeux des Franciliens. Au nom d'un rééquilibrage Est/Ouest, utopique, l'avant-projet de SDRIF fait preuve d'une étonnante volonté de casser le dynamisme économique du territoire et de mettre en cause la qualité du cadre de vie qui est pourtant en grande partie à l'origine de la réussite du Département ».

Rambouillet/3/15 M. Larcher Maire de Rambouillet (78) :

« Les perspectives de développement qui s'appuient, d'une part, sur un développement concentré du cœur d'agglomération et qui focalise, d'autre part, très fortement la dynamique de l'emploi vers l'Est francilien, ne sont pas de nature à permettre la poursuite du développement équilibré du Sud-Yvelines ».

Saint Germain-en-Laye/2/14 M. Gourdon Maire de Villennes-sur-Seine (78) et M. Pons :

Le nombre de logements projetés sur le département semble totalement déséquilibré au regard du nombre d'emplois créés.

RE 427 M. Perichon Colombes (92) :

« Penser à mettre en place les conditions d'une relance économique sans fustiger les départements qui marchent bien ».

CE 261 M. Fournier Président du Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart (77) :
soutient les projets de réseaux de fibre optique et demande que les villes nouvelles soient reconnues comme prioritaires.

CE 66 Le Conseil municipal de St Martin-le-Garenne (78) :
constate qu'il n'y a pas d'encouragement au haut débit.

7.9.1.3 Evolution de l'emploi

RE 661 Mme Choissard Présidente de l'association APACH Buc (78) :
« Le nombre d'emplois envisagés n'est pas réaliste dans la conjoncture actuelle ».

RE 1268 M. Bensaid Antony (92) :
« Globalement, le projet de SDRIF ne présente aucune ambition en termes d'activité économique, à part l'agriculture bio qui ne représente pas vraiment une solution au chômage de masse ».

Nanterre/2/2 M.d'Estaintot Rueil-Malmaison (92) :
émet un avis défavorable au projet : « Étude sur la création d'emplois peu précise; pas d'éléments concrets; trop d'incertitudes et trop de centralisation.

CE 58 Le MEDEF Ile-de-France:
« Renouer avec une croissance de l'ordre de 3 à 4% sur la période 2013-2030 sans laquelle il est illusoire d'espérer faire baisser le taux de chômage et réduire les disparités sociales et territoriales ... Le projet retient un objectif de 28 000 emplois fondé sur une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5%, qui était l'objectif de SDRIF de 2008, et ne tient aucun compte des créations d'emplois liées à la réalisation du Grand Paris. Sur une période de 15 à 20 ans, il apparaît timoré et peu volontariste ».

Saint-Germain-en-Laye/3/25 M. Morange Maire de Chambourcy (78) :
« relève le manque d'ambition affiché en matière de création d'emplois dans les Yvelines par rapport aux objectifs assignés à l'ensemble de la Région » et « rappelle que le développement des transports de toute nature est la condition du développement économique ».

Nanterre/1/2 M. Gabriel Conseiller régional Maire adjoint de Rueil-Malmaison (78) :
« Le SDRIF n'est pas assez concret sur la création des 28 000 emplois par an ».

Nanterre/1/4 La ville de Gennevilliers (92) :
Emet un avis défavorable sur le projet : « Etudes sur la création d'emplois peu précises, pas d'éléments concrets, trop d'incertitudes et trop de centralisation ».

7.9.1.4 Types de développement

7.9.1.4.1 Industries et services

CE 31 La ville de Nemours (77) :
considère que le SDRIF ne porte pas une vision ambitieuse et d'envergure pour le territoire : absence de déclinaison locale des objectifs d'emploi, absence d'une véritable volonté politique de requalification des zones industrielles existantes.

CE 207 M. Durance Président de la CCI des Hauts-de-Seine (92) :

« Le SDRIF doit conforter le maintien des zones industrielles, du Port de Gennevilliers et des Ports de Nanterre sans mixité des usages. Ne pas déstructurer le tissu commercial lors de la création des nouvelles gares du Grand Paris avec des commerces. Intégrer plutôt dans ces gares des services aux entreprises ».

CE 268 M. Garmirian Président de l'association Environnement 92 (92) :

« Pour que l'objectif de ré industrialisation soit une réalité, le SDRIF devrait être plus précis, plus incitatif et plus réaliste ».

CE 296 M. Capo-Callenas Président de la Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget (93) :

« Valoriser le développement économique des filières de l'aéronautique et de l'aviation d'affaires en lien avec la nouvelle usine de fabrication de pâles d'hélicoptères d'Eurocopter ».

Boulogne/1/9 Association Issy Ecologie (92) :

« Il manque pour le secteur Val-de-Seine, la mention de polarité technique et scientifique. Le Val-de-Seine peut contribuer à la ré-industrialisation de l'Île-de-France par un réinvestissement appuyé par un enseignement professionnel renouvelé ».

7.9.1.4.2 Artisanat et petits commerces

RE 1330 Association Gagny environnement Gagny (93) :

« Il serait intéressant d'étudier l'impact de l'installation d'un nouveau centre commercial sur le petit commerce avoisinant ».

CE 207 M. Durance Président de la CCI des Haut de Seine Nanterre (92) :

« Ne pas déstructurer le tissu commercial lors de la création des nouvelles gares du Grand Paris avec des commerces. Intégrer plutôt dans ces gares des services aux entreprises ».

CE 90 Association JADE Auteuil-le-Roi (78) :

« le SDRIF veut conserver le commerce local. Or, il n'apparaît pas de volonté claire pour réduire l'implantation des grandes surfaces ou d'ensembles polyvalents services-commerces, qui auront pour conséquence d'asphyxier le petit commerce, source de cohésion sociale et d'emplois diversifiés ».

RE 72 Particulier du Val-de-Marne (94) :

« combler le déficit en ateliers pour les entreprises artisanales ».

7.9.1.4.3 Activités agricoles

RE 962 Mme Stein Directrice de la FRCA (Fédération régionale des coopératives agricoles) d'Île-de-France Paris (75) :

émet un avis réservé sur le rythme de la consommation des terres agricoles (urbanisation et infrastructures). La suppression sur 20 ans d'environ 40 000 ha aurait des conséquences sur l'économie agricole (plus de 10% de la production, soit un volume de 250 000 tonnes). La filière céréalière joue un rôle économique important à travers sa production de céréales, la présence d'une industrie meunière n°1 sur le marché français, et d'entreprises de seconde transformation (plus de 32 000 emplois, soit 2/3 de l'emploi dans l'industrie automobile régionale) .

Evry/1/1 Un habitant de Brunoy (91) :

« L'Ile-de-France présente un déséquilibre massif de production maraîchère. En production bio, les surfaces cultivées sont de 1,2% contre 3% en France. Le Schéma ne participe pas au rééquilibrage de ces productions ».

RE 124 Particulier :

« Il faut préserver l'espace agricole, l'agriculture étant le troisième employeur français ».

RE 1124 M. Monestier :

« Il faut prévoir des espaces dédiés au maraîchage en agriculture biologique ».

EVRY/1/7 L'association ABADE (91) :

soutient la Communauté de communes du Val d'Essonne pour son projet dans le domaine de l'agriculture, tourné vers les dynamiques vertes dans le domaine de l'agriculture diversifiée et vers les circuits courts.

RE 1228 Mme Weber Jouy-en-Josas (78):

« Miter les terres cultivées jusqu'à ce que les fermiers ne puissent plus travailler et vendre leurs terres est une aberration. On fait miroiter des créations d'emploi, alors qu'il s'agit le plus souvent, comme à Saclay, de déplacements d'emplois ».

Saint-Germain-en-Laye/5/42 M. Loiseau (78) :

« S'oppose à l'urbanisation projetée sur les terrains de la Ferme du Poult situés sur le plateau des Alluets et souhaite la préservation des terres agricoles » plutôt que d'implanter un centre d'entraînement sportif ».

RE 484 Mme Duval Présidente de l'association JADE Auteuil-I-Roi (78) :

« Il n'y a pas de contrat de développement sur la filière agricole. Les agriculteurs devraient être incités à développer des circuits courts pour les produits frais et l'éco-construction pour ce marché de 11 millions de franciliens et 35 millions de visiteurs par an ».

RE 130 M. Corbrion Mitry-Mory (77) :

« le projet permet l'urbanisation des terres agricoles de la plaine de Compans.. contre la suppression de ces 130 ha de terres très fertiles. L'agriculture est au cœur des enjeux stratégiques de demain sur le plan économique mais aussi et surtout sur le plan de la sécurité alimentaire ».

RE 377 M. Dufumier Fosses (95) :

« Le projet d'implantation du pôle Europa City est contraire aux objectifs du SDRIF de préserver les terres agricoles ».

Melun/2/23 M. Thévenin Pouilly-le-Fort (77) :

« Faire l'analyse du taux d'occupation des zones d'activité avant d'en ouvrir de nouvelles, optimiser les espaces appartenant à l'Etat. L'agriculture a besoin de visibilité sur l'avenir ».

7.9.1.4.4 Recherche et développement. Ecoles, Universités et Formation

RE 45 M. Prémoli Levis-Saint-Nom (92) :

« Sur le périmètre Saint-Quentin en Yvelines-Vallée de Chevreuse, le SDRIF poursuit une logique d'attractivité économique qui induit un développement d'infrastructures lourdes sans répondre au besoin des habitants comme par exemple le déménagement pour concentrer sur le plateau de Saclay des établissements d'enseignement et de recherche . Cette opération qui va coûter cher aux contribuables est loin de créer de nouveaux emplois puisqu'il s'agit au mieux de les déplacer ».

RE 779 L'association Jouy Ecologie Jouy-en-Josas (78) :

s'oppose au projet de campus et de cluster sur le Plateau de Saclay en reprenant sur de nombreux points l'argumentation de l'Autorité Environnementale.

Melun/1/15 Mairie de Melun (77):

Avis défavorable car il manque notamment « la reconversion du cœur de ville et ses objectifs intensificateurs du centre urbain avec le développement de l'Université Panthéon-Assas et le développement de l'offre tourisme ».

7.9.1.4.5 Tourisme et congrès

CE 58 Le MEDEF Ile-de-France :

propose d'organiser la complémentarité des équipements touristiques et de congrès pour préserver la place prépondérante de l'Ile-de-France dans les destinations mondiales en matière de tourisme et de congrès avec plus de 60 millions de visiteurs par an et un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 17 milliards d'euros et 600 000 emplois directs et indirects.

RE 485 L'association Canton de Monfort (78) :

« Il n'y a pas de mesures fortes pour préserver l'attractivité touristique des itinéraires. Le caractère authentique du logement se dégrade ».

La communauté de communes du Plateau briard (94) :

demande de mieux identifier son projet tourisme.

La Communauté de communes du Pays de Fontainebleau (77) :

souhaite un équipement fédérateur culturel pour structurer le développement économique et touristique.

7.9.1.4.6 Sports et loisirs

RE 1544 M. Sitarella Saint-Cloud CDOS de Seine-Saint-Denis (92) :

se félicite de la place donnée au sport mais estime que : « sur une toute autre échelle, l'éventuelle organisation des JO ne doit pas être confinée à la mise en conformité des équipements et du territoire au cahier des charges exigé par le CIO (...) Les équipements et les réseaux mis en place doivent être exploités pour fournir de nouveaux espaces de pratique accessibles à tous. Une telle ambition sportive doit être portée par les institutions publiques et par le mouvement sportif associatif de façon conjointe. Il est nécessaire que l'esprit de concertation mis en place dans le cadre de la conférence régionale du sport soit intensifié dans les actions de mise en œuvre du SDRIF ».

RE 1094 M. Marsac Mairie de Villiers-le-Bel (95) :

« demande que la réalisation du projet ARENA (salle de 20 000 places) soit rendu possible » dans le cadre du SDRIF qui prévoit dans ce secteur de Sarcelles des espaces verts et de loisirs. Projet soutenu par d'autres élus et des particuliers.

7.9.1.4.7 Social et solidaire

Saint-Denis/1/4 M. Braouzec Président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune (93) :

« Les pactes pour l'emploi, le développement économique et la formation doivent être renforcés pour donner du sens et de la lisibilité à l'implication de la Région dans les projets du Grand Paris ».

Rambouillet/1/6 M.Barth Président de la CAPY et Maire d'Ablis (78) :

« Compléter les projets soumis à la présente enquête publique par la suppression des péages sur les autoroutes radiales périphériques franciliennes, notamment les tronçons

franciliens de l'A10 et de l'A11 qui mobilisent les populations et les élus depuis dix ans (...) Montrer que les habitants de la Grande Couronne sont aussi des citoyens d'une métropole plus durable, plus humaine et plus solidaire ».

CE 58 Le MEDEF Ile-de-France:

« Les entreprises franciliennes sont prêtes à prendre leur part dans l'effort financier à consentir, notamment à travers le Versement Transport (qui assure déjà plus de 45% du financement des charges d'exploitation des transports en commun franciliens) mais en appelant à une répartition proportionnée et équitable entre les usagers, le monde économique et les contribuables, sans oublier les opérateurs de transport ».

7.9.1.4.8 Aménagements pour les activités économiques et commerciales

CE 144 M. Rouque Directeur Général Ports de Paris Paris (75) :

demande que les plateformes portuaires de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne soient impérativement dégagées de tout secteur à fort potentiel de densification ayant vocation à se développer, l'urbanisation étant incompatible avec la vocation portuaire. `

CE 179 M. Dalstein Directeur de projet Europa City :

demande que son projet soit mentionné dans le SDRIF comme levier structurant pour le Nord/Est de l'Ile- de- France.

CE 302 M. Cuvillier Président du Directoire Unibail Rodamco :

est pour le développement du commerce de proximité et celui de grands équipements mêlant commerces, tourisme, loisirs, culture : « Limiter les implantations commerciales diffuses le long des axes routiers. Prendre en compte l'évolution des grands équipements commerciaux existants. Préciser la notion d' « implantation commerciale ». Intégrer l'obligation de favoriser les implantations commerciales ayant pour effet de renforcer le territoire concerné pour favoriser l'objectif de mixité, de complémentarité des fonctions et la création d'emplois. Compléter la carte des équipements avec la légende « équipement mixte » et demande s'inscrire sur la CDGT les projets Aquaboulevard Porte de Sèvres, Villabé 2 et Louveciennes.

CE 305 M. Court Communauté de communes Boucle de la Seine (78) :

confirmer la création de la ZAC A14/tranche 2, projet déjà lancé, pour la création de logements, d'activités économiques et d'équipements publics et privés, zone des Vignes Blanches et des Champs Roger.

RE 570 Mme Chappe Briis-sous-Forges (91) :

« Demande que le projet de zone d'activités et de services inscrit dans le SCoT du Pays de Limours soit pris en compte. Ce projet corrigera le déséquilibre habitat/emploi de la commune ».

RE 580 M. Poline Briis-sous-Forges (91) :

« Demande que la zone d'activité prévue au PLU près de la gare routière A10 soit autorisée pour permettre la création d'emplois ».

Coulommiers/1/5 Mme Beldent présidente de la Communauté de communes du Pays Fertois (77):

demande l'inscription de la ZAC des Effeneaux dans le SDRIF». D'autres élus font la même demande (Communauté de communes du Pays de l'Ourcq, La Ferté-sous-Jouarre, Trocy-en-Multien ...).

RE 1651 Mme Gellé Maire- adjoint d'Argenteuil (95) :

« La volonté de limiter les activités de l’Ile-de-France au tertiaire est critiquable quant on voit le nombre de bureaux vides ... Nous préconisons que les zones d’activité existantes fassent l’objet d’une évaluation et que de nouvelles zones ne soient créées que lorsque d’autres à proximité ne remplissent pas les conditions d’accueil ».

CE 58 Le MEDEF Ile-de-France :

« Il faut répondre aux besoins fonciers des activités logistiques, évaluées à horizon 2030, entre 2 800 et 4 000 ha, dont 20 à 25% seulement pourraient être trouvées dans des sites obsolètes » (source : Rapport du Comité des partenaires de Paris Métropole de janvier 2012) ».

CE 56 M. Amard Président de la Communauté d’agglomération des lacs de l’Essonne (91) :

souhaite une action foncière en faveur du développement économique et l’intégration de la cartographie de ce développement dans le projet.

CE 268 M. Garmirian Président de l’association Environnement 92 (92) :

« Des dispositions devraient être prises pour assurer la préservation de certaines friches en zones urbaines en les laissant disponibles pour l’implantation de nouvelles activités».

7.9.1.4.9 Aéroports

CE 58 Le MEDEF Ile-de-France:

« Le SDRIF fait l’impasse sur l’inévitable saturation à terme des capacités d’accueil des aéroports de Roissy CDG et d’Orly, alors qu’il prévoit par ailleurs l’urbanisation de vastes secteurs situés aux alentours immédiat de ces plateformes. Cette orientation aboutira à multiplier le nombre de riverains soumis aux nuisances et donc les contraintes imposées à l’activité aéroportuaire ». Le MEDEF suggère de lancer une étude prospective sur la création d’un éventuel aéroport supplémentaire en Ile-de-France.

CE 103 M. de Romanet Président Directeur Général d’ADP (75) :

considère que : « le projet du SDRIF compromet gravement le potentiel de développement des aéroports et la compétitivité de Paris et de la France ».

Il émet des réserves sur les mesures de restriction de trafic sur l’aéroport Roissy-CDG (plafonnement des mouvements et couvre feu nocturne) : les perspectives de trafic sur l’aéroport d’Orly sont déconnectées de la réalité ; le plafonnement à 200 000 mouvements par an est à comparer au trafic réel supérieur à ce chiffre depuis de nombreuses années ; il convient de maintenir le plafonnement réglementaire à 250 000.

CE 194 M. Sonnes Président de l’Association Pays de Roissy-CDG (95) :

estime que plafonner le nombre de mouvements sur Roissy-CDG reviendrait à limiter l’impact économique et la création de richesse et de l’emploi sur la région. Chaque million de passagers supplémentaires ou 100 000 t de fret transportées représentent 1 500 emplois directs supplémentaires.

CE 49 La Mairie de Roissy-en-France :

estime que les aménagements prévus au SDRIF semblent insuffisants eu égard aux perspectives de développement du secteur. Elle demande notamment de supprimer la vocation agricole prévue sur la carte de destination générale pour le projet de l’International Trade Center.

RE 1666 M. Van Deth Cergy (95) :

« Le développement continu du trafic aérien correspond à l’évolution de nos modes de vie et nous ne le contestons pas. En revanche, il me semble que le SDRIF considère les

nuisances comme une fatalité et ne prenne pas suffisamment en considération la réalité des populations survolées en Ile-de-France ».

RE 1819 M. Laville (78) :

demande de : « mieux évaluer les nuisances aériennes et proposer des solutions conformes à l'environnement et à la santé des populations, en particulier la limitation des vols de nuit (arrêt pendant au moins 6 à 8 heures) et la révision des couloirs survolant des zones urbaines à basse altitude ».

CE 270 M. Cavard Domont (80) :

« il est nécessaire de poser la question du devenir aéroportuaire : plus de 60% du trafic aérien national est centralisé sur l'Ile-de-France ce qui est un cas unique en Europe occidentale ».

RE 1801 Mme Zangari (91) :

« Le SDRIF doit mieux protéger les riverains de l'aéroport d'Orly. Il faut réaffirmer le plafonnement à 200 000 mouvements par an comme l'institue le précédent SDRIF et allonger le couvre feu d'une heure afin que les riverains puissent bénéficier d'une nuit calme de 8 heures ... Enfin, face à l'augmentation du trafic aérien, il faut dès maintenant prévoir la construction d'une autre plateforme aéroportuaire desservant le Grand Paris ».

Argenteuil/1/1 Mme Bonhomme Secrétaire Générale de l'ADVOCNAR (association de défense contre les nuisances aériennes) :

demande :

- « 1. le plafonnement et la réduction du nombre de mouvements sur toutes les plateformes de l'Ile-de-France à un niveau permettant de réduire significativement le bruit et la pollution ;
2. L'établissement d'un plan de réduction des vols de nuit en IdF sur une période de 8 heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir à terme à un couvre feu généralisé ;
3. la mise en place de trajectoires de moindre nuisance ;
4. l'élimination accélérée des aéronefs les plus bruyants ».

RE 1450 M. Dewitte Saint-Gratien (95) :

« Je trouve parfaitement injuste que l'aéroport d'Orly soit le seul en Ile-de-France à avoir un couvre feu ».

RE 1278 Particulier :

« Le SDRIF doit œuvrer à réduire le trafic aérien en Ile-de-France, notamment au niveau des vols de nuit. Le SDRIF va encourager la croissance du trafic sur Roissy-CDG qui concentre déjà une très grande partie du trafic et ceci au mépris de la santé des populations survolées ».

RE 1167 M. Patrat Yerres (91) :

« Nous sommes des millions de survolés et nous ne sommes pas pris en considération. Et les prévisions de trafic sont de doubler pour 2030. Il faut légiférer sur les mouvements aériens et arrêter les nuisances ».

RE 484 Mme Duval Auteuil-Le-Roi (78):

Les Hubs d'Orly et du Bourget sont englobés dans l'agglomération parisienne et Roissy le sera bientôt. Pourquoi ne pas développer les plateformes du bassin parisien sous utilisées (Beauvais, Vatry etc.) en réalisant des transports rapides pour les desservir.

7.9.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.9.2.1 Le projet de SDRIF

7.9.2.1.1 Le rayonnement international et l'attractivité. La soutenabilité

Paris et, plus globalement, l'Ile-de-France jouent un rôle économique international de premier plan, créateur à la fois de richesse et d'emploi. L'ensemble du territoire national en bénéficie. Le dynamisme et le rayonnement de l'Ile-de-France sont cependant confrontés à un contexte qui a profondément changé. À la mondialisation et aux défis énergétiques déjà patents, s'est ajoutée une déstabilisation économique sans précédent dont les impacts sociaux sont lourds. La transformation de l'économie régionale s'impose pour juguler les déséquilibres territoriaux croissants, l'érosion de son activité industrielle, la difficulté pour les entreprises à conquérir de nouveaux marchés et à créer de l'emploi, en répondant de manière urgente aux impératifs environnementaux. Il s'agit de repenser les termes de la croissance pour jeter les bases d'une performance durable et renforcer l'Ile-de-France dans son rôle moteur pour l'économie française, européenne et internationale.

Une Ile-de-france dynamique pour maintenir son rayonnement mondial

Les atouts qui favorisent l'implantation de fonctions stratégiques de très haut niveau international en Ile-de-France sont l'environnement socio-économique ouvert, les compétences humaines, le dynamisme entrepreneurial, l'existence de polarités de formation de dimension internationale, la taille du marché, la performance des infrastructures de transport, le haut niveau d'équipement, l'étendue de l'offre immobilière. Ils sont à l'origine d'une partie importante des créations de richesses et d'emplois.

Avec ses nombreux atouts, la région métropolitaine contribue à la dynamique de développement de l'Europe, au sein de laquelle elle effectue l'essentiel de ses échanges. Les synergies doivent se développer entre les régions de l'Union européenne. Les stratégies de développement durable des villes et des régions sont au cœur des réflexions européennes. L'Ile-de-France peut y contribuer par sa dynamique économique tournée vers l'innovation et la recherche et par sa planification territoriale intégrée, dans le sens d'un développement plus durable. C'est dans cette perspective de cohérence à toutes les échelles qu'elle doit élargir son action, par une coopération accrue avec les régions voisines du Bassin parisien, par exemple autour de leurs pôles de compétitivité respectifs, en matière d'innovation, de recherche et d'enseignement supérieur, mais aussi pour un fonctionnement logistique plus vertueux.

Une région parmi les plus dynamiques du monde

Indices révélateurs de son ancrage dans la courte liste des grands centres de commandement mondiaux, Paris est la deuxième métropole mondiale pour l'accueil de sièges d'organisations internationales, après Bruxelles, et parmi les principaux lieux d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde (deuxième jusqu'en 2010 après Tokyo, Paris vient toutefois d'être supplantée par Pékin et devient troisième en 2011). L'Ile-de-France est la deuxième région en Europe pour les investissements étrangers et se place au premier rang pour les projets d'implantation de centres de recherche.

L'un des déterminants de cette attractivité est la qualité de l'offre d'immobilier d'entreprises. Avec plus de 50 millions de m² de bureaux, l'Ile-de-France se place parmi les

plus importants parcs dans le monde (Londres comme New York affichent environ 33 à 34 millions de m²). L'enjeu réside dans la mise à niveau du parc le plus ancien, touché par l'obsolescence et très décalé par rapport au niveau de prestations et de performance écologique des réalisations les plus récentes.

Premier site mondial pour l'accueil de visiteurs, l'Ile-de-France se doit de poursuivre ses investissements dans les activités culturelles et de loisirs qui lui confèrent une identité unique et une source essentielle de développement économique et de richesse (17,7 milliards € de chiffre d'affaires annuel pour la seule activité touristique) : malgré la crise, le nombre de visiteurs français ou étrangers est en constante progression, avec près de 66 millions de nuitées hôtelières en 2010, dont 46 % grâce aux congrès et salons. Attrait touristique, attrait culturel et développement économique sont ainsi étroitement liés.

L'Ile-de-France a aussi su se forger une aura internationale par sa production artistique et ses talents créatifs, de plus en plus déterminants en matière d'innovation. Reconnue pour le haut niveau de ses industries culturelles, elle occupe une place cependant convoitée par d'autres métropoles françaises, européennes ou mondiales, dans la géographie très mouvante des hauts lieux artistiques.

Des objectifs ambitieux pour conforter le dynamisme de la capitale

Un rayonnement économique à conforter Paris offre une très grande diversité d'activités et d'emplois et attire des investissements internationaux et des fonctions stratégiques majeures. C'est le premier centre financier de la zone Euro et une destination privilégiée pour le tourisme d'affaires. En y ajoutant les séjours d'agrément et de loisirs, Paris représente la première destination touristique au monde avec 29 millions de visiteurs chaque année. C'est aussi une ville-campus de premier plan qui doit se développer en complémentarité avec les autres grands pôles de l'agglomération pour mieux valoriser la recherche au niveau régional, national et international. Occupant une place pionnière en matière d'artisanat et de design, Paris est également un haut lieu de l'innovation où les jeunes entreprises les plus créatives sont incubées avec le soutien de la ville et de la région pour s'y développer ainsi que dans toute l'agglomération.

Développer l'attractivité

Les aéroports sont les principales portes d'entrées internationales en Ile-de-France ; Ils jouent une fonction majeure de plaque tournante des échanges aux niveaux national, européen et mondial. Roissy-Charles-de- Gaulle est le premier aéroport européen pour le fret et, après Londres, le deuxième aéroport européen pour le trafic passagers et deuxième mondial pour le trafic passagers international.

Pour développer l'attractivité de l'Ile-de-France, il serait nécessaire d'améliorer sensiblement la desserte des aéroports nationaux et internationaux et de renforcer l'inter-modalité au sein des plateformes aéroportuaires pour leur meilleure intégration au sein du réseau de transports collectifs ... L'attractivité de l'Ile-de-France est fondamentalement liée à la qualité de son accessibilité ferroviaire à l'échelle interrégionale, nationale et européenne. Afin d'anticiper la saturation prévisible de ces installations ferroviaires, le réseau de transports collectifs inscrit au SDRIF s'appuie à la fois sur la mise en place d'une rocade régionale à grande vitesse et sur la création de nouvelles gares TGV en Grande Couronne.

Au-delà de la fonction de rocade, d'autres projets de lignes à grande vitesse devraient compléter ce réseau.

7.9.2.1.2 La stratégie infrarégionale de développement

Rééquilibrer les dynamiques économiques territoriales au travers d'un développement plus équilibré de l'emploi et du logement

La population active francilienne de 5,6 millions d'individus est en augmentation constante et l'Île-de-France est très attractive pour les jeunes diplômés, français ou étrangers. L'emploi est le moteur de ces arrivées. Pour autant, l'insertion sur le marché du travail n'est pas aisée.

Fin 2011, la région comptait plus de 500 000 demandeurs d'emploi. Certains territoires sont particulièrement touchés et voient une part élevée de leur population exclue du marché du travail. Des déséquilibres historiques perdurent, entre des territoires fortement bénéficiaires de dynamisme économique, plutôt à l'ouest, et d'autres, plutôt au Nord et Nord-Est, qui sont dans une dynamique moindre. Le projet Île-de-France 2030 vise à stopper cette dégradation et trouver la voie d'un développement économique ne laissant aucun territoire à l'écart. Par ses dispositions et ses grandes orientations territoriales, le SDRIF veut déployer une vigoureuse politique de rééquilibrage spatial du développement à l'échelle régionale, notamment à l'Est.

Développer l'emploi dans les territoires en assurant une diversité économique

Cette polarisation de la région métropolitaine aura un impact important sur le développement économique régional. Les grands pôles, positionnés sur les carrefours de transports collectifs et individuels, auront vocation à concentrer les fonctions stratégiques de la région. Des pôles dotés d'une vocation économique déjà affirmée et d'un rayonnement international, comme La Défense ou Roissy, seront confortés et resteront des leviers d'entraînement du développement régional. D'autres pôles seront renforcés par des activités, services et équipements nouveaux (Cergy-Pontoise, Mantes/Seine Aval, Évry ou Massy/Saint-Quentin-en-Yvelines) et les pôles de Marne-la-Vallée/Meaux et Sénart/Melun feront l'objet d'une attention particulière dans une logique de rééquilibrage, Est-Ouest notamment.

Stratégie régionale de développement économique et d'innovation

Dans le cadre de la SRDEI, la Région encourage les fertilisations croisées entre filières, notamment au travers d'appels d'offres à projets portant sur trois champs prioritaires dont celui de la mobilité et le développement de télécentres. La mise en place d'un réseau de télécentres répondrait ainsi à différents objectifs du SDRIF, tant sociaux qu'économiques et environnementaux. Les déplacements domicile-travail, et plus particulièrement ceux de longue distance, pourraient être ainsi minorés. Ces télécentres proposeraient également une offre de services attractive et adaptée aux entreprises locales, aux auto-entrepreneurs et aux travailleurs indépendants et participeraient au développement économique de territoires ruraux (création et développement d'entreprises et emplois). Cette volonté est partagée par l'Etat qui a lancé un plan pour le développement du télétravail dans les PME en novembre 2011.

Sur les plans technique et fonctionnel, l'objectif annoncé est d'assurer en 10 ans une « irrigation » généralisée du territoire francilien par la fibre optique ... permettant à chaque Francilien de disposer d'un accès Internet à très haut débit par fibre optique. La Région s'est dotée d'un Plan fibre qui est principalement destiné à appuyer les initiatives départementales, mené en coordination avec le Plan national THD.

Recourir aux nouveaux savoir-faire du numérique : les technologies du numérique amènent à une transformation de l'économie et de la société et participent ainsi à l'attractivité des territoires.

7.9.2.1.3 L'évolution de l'emploi

Créer 28 000 emplois par an, un objectif ambitieux pour lutter contre le chômage

En 2008, l'Ile-de-France comptait 6 millions d'emplois. L'emploi connaît une évolution cyclique fortement sensible à la conjoncture économique. Sur 20 ans (1990-2010), en incluant la période de crise récente, la progression annuelle d'emplois se situe autour de 25 000 emplois par an. Ce n'est pas suffisant pour faire baisser le nombre de chômeurs et permettre au plus grand nombre d'accéder à un emploi stable et durable. La réduction des inégalités sociales passe par un objectif de création d'emploi important, cohérent avec les perspectives démographiques.

Au cours des 20 prochaines années, la population active progressera plus lentement que l'ensemble de la population francilienne, notamment du fait du vieillissement de la population. L'évolution tendancielle des taux d'activités prévoit une forte hausse de l'activité des seniors et des femmes. Conjugué avec l'ambition de réduire les échanges migratoires de l'Ile-de-France vers les autres régions, de maintenir le flux d'immigration au rythme actuel et d'œuvrer à une forte baisse du chômage, le SDRIF définit un objectif ambitieux et volontariste de création de 28 000 emplois par an en moyenne d'ici 2030.

Il se situe dans une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5 %, avec une part de l'Ile-de-France dans l'emploi en France se maintenant à 23 %, notamment dans une volonté de solidarité territoriale à l'échelle du Bassin parisien. L'ampleur de la crise actuelle (crise financière, poids de la dette, impact sur les finances des collectivités, etc.) rend incertaine la perspective d'une reprise économique rapide. Les perspectives nationales de croissance d'emplois restent éloignées à court terme des objectifs du SDRIF. Le rattrapage nécessitera par conséquent une croissance soutenue et durable de l'emploi en sortie de crise. Les objectifs d'emploi du SDRIF sont réalistes dans une perspective de longue période et s'inscrivent au-delà des fortes fluctuations cycliques auxquelles est soumise l'évolution de l'emploi. L'objectif de 28 000 emplois par an constitue donc une moyenne à atteindre à terme.

Parallèlement à la création d'emplois, il convient de développer la formation afin de répondre aux enjeux tant économiques que démographiques. La formation doit s'inscrire dans une logique d'investissement visant à produire de la compétence, car elle est un facteur essentiel de développement de l'individu et des entreprises. La capacité à attirer, à former et à retenir les compétences passe autant par la qualité du cadre de vie que par la capacité financière et réglementaire à prendre en charge une part de l'investissement relatif

à la formation des individus. Il s'agit d'objectifs importants pour l'ensemble du territoire régional.

Promouvoir une nouvelle cohérence inter-régionale

L'Ile-de-France rencontre un certain nombre d'enjeux communs avec les régions voisines. Les effets de la métropolisation francilienne se font sentir au-delà des limites régionales, notamment par le report d'une partie de l'urbanisation francilienne sur les territoires limitrophes. Ils conduisent à déplacer et aggraver l'étalement urbain et à renforcer les migrations pendulaires.

Polariser le développement des territoires interrégionaux : les villes centres des territoires interrégionaux et, prioritairement celles bénéficiant d'une liaison ferrée vers l'Ile-de-France, devront servir de point d'appui à la polarisation de logements, d'activités économiques et d'équipements structurants. La structuration polycentrique du Bassin parisien basée sur une offre de transports collectifs adaptée sera davantage affirmée. Autour de ces villes se formeront de véritables bassins de vie rempart nécessaire à l'étalement urbain et aux longs déplacements domicile-travail, pour offrir une ville de la proximité de part et d'autre des limites administratives.

Cette polarisation aura pour objectif d'enrayer les dynamiques de perte de la population francilienne au profit des départements limitrophes (depuis 2001, l'Ile-de-France a perdu environ 150 000 habitants), et notamment de l'Oise et l'Eure-et-Loir, qui, à eux seuls, contribuent pour près de la moitié à l'accueil de ces nouveaux arrivants. Parallèlement, cette nouvelle structuration spatiale tendra à contrer le processus d'artificialisation des sols. En effet, depuis 2001, ce sont près de 14 000 hectares, soit plus que la superficie de Paris, de milieux naturels et d'espaces agricoles dans les départements limitrophes qui ont été artificialisés pour la réalisation d'infrastructures, de zones d'activités économiques ou de logements.

Ce processus de polarisation et de relance de la construction de logements initié à l'échelle de l'Ile-de-France gagnera à trouver son prolongement au-delà des limites régionales pour garantir une cohésion territoriale, solidaire et durable à plus grande échelle.

Créer des écoparcs et des écopôles

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDRIF, des zones d'activités économiques (ZAE) à forte ambition écologique (écoparcs) et des écopôles (ZAE dédiées aux entreprises du secteur des écoactivités) pourront faire l'objet d'investissements réguliers, tant en termes d'aménagement et de développement que de promotion nationale et internationale. La mutation des ZAE en écoparcs devrait être poursuivie et accélérée et la création d'écopôles dédiés aux éco activités encouragée. Il s'agirait d'adopter les principes d'écologie industrielle et d'économie circulaire pour une meilleure utilisation des espaces et des déchets. Cela permettrait également d'assurer la transition écologique en favorisant l'émergence de technologies innovantes propres et durables.

L'objectif serait d'endiguer la tendance à l'émiettement de zones d'activités de petites tailles qui favorise la consommation et la fragmentation d'espaces agricoles et génère des flux routiers.

7.9.2.1.4 Les types de développement

Re-industrialiser l'Ile-de-France et faciliter le développement de nouvelles filières

L'industrie francilienne a souffert de la mondialisation, avec le départ de l'appareil productif vers l'étranger et ses conséquences en termes d'emploi. Le maintien et le renouveau de l'industrie sont reconnus comme une priorité. Nombre de services et une grande part de la recherche lui sont en effet étroitement liés. La relocalisation industrielle en Ile-de-France est un enjeu tant en termes d'impact socio-économique, de création d'emplois que d'environnement, grâce au développement de circuits courts de production et de consommation. Du reste, des projets de relocalisations d'entreprises dans la région sont en cours.

Au regard de la spécificité francilienne, la mise en œuvre en Ile-de-France d'une politique industrielle renouvelée est indispensable car, au-delà de la préservation légitime des emplois et des compétences, elle a des effets d'entraînement puissants sur le reste de l'économie (services aux entreprises, Recherche et Développement) et sur la capacité à exporter, comme sur l'attractivité régionale. Elle permet également de maintenir et de développer un savoir-faire industriel (en conception comme en production) qui est essentiel pour disposer d'un éco-système diversifié, dynamique et innovant à l'heure où l'articulation industrie-services s'avère toujours plus forte. Elle est appelée à se développer au travers de nouvelles activités ou de nouveaux processus productifs. Par ailleurs, il convient de s'engager dans la conversion du système industriel actuel vers un modèle soutenable, inspiré par le fonctionnement cyclique des écosystèmes naturels. De nouvelles filières ou la mutation de filières présentes en Ile-de-France sont à encourager pour créer des activités et des emplois nouveaux. Qu'il s'agisse du domaine de la santé (e-santé, biotechnologies pharmacie, nutrition et qualité de l'alimentation, lutte contre les impacts de l'environnement sur la santé, lutte contre le vieillissement et la dépendance, services à la personne, etc.), des mobilités (inter-modalité et systèmes d'information afférents, véhicules décarbonés, télétravail, etc.) de l'efficacité énergétique, (des produits, des process et des réseaux, écomatériaux, recyclage et valorisation des déchets, outils de mesure de la pollution, production d'énergies alternatives, etc.), ou encore des industries créatives (architecture, publicité, cinéma, audiovisuel, vidéo, photographie, musique, spectacle vivant, arts et antiquités, mode, édition, jeux vidéo, logiciels, design et artisanat d'art). Les croisements entre ces filières ne peuvent être que porteurs de nouvelles activités économiques.

Renouveler et densifier l'offre de locaux et d'emprises d'activités, notamment pour les PME/TPE et pour l'artisanat

Le développement des PME/TPE, au fort potentiel d'innovation et de création d'emplois est un enjeu économique majeur. L'artisanat et le commerce de proximité sont également un gisement très important d'emplois et d'offres en apprentissage indispensable à l'économie de proximité mais aussi à l'offre urbaine et au lien social. La conception de l'aménagement des espaces économiques qui leur sont nécessaires doit connaître, plus qu'une adaptation, une profonde transformation. Moins extensive, elle doit viser à réinvestir l'existant, à intégrer les principes de qualité et d'efficacité environnementales, de compatibilité avec les autres usages de l'espace. Elle doit faciliter les reconversions et la réversibilité. L'offre d'espaces d'activités doit être d'abord rendue plus lisible et plus cohérente avant d'envisager des extensions.

Les grandes mutations économiques, la mondialisation des marchés, la tertiarisation de l'économie, mais aussi la normalisation inter- nationale croissante, ont concouru, ces dernières années, à faire émerger une nouvelle génération de zones d'activités, sous forme de parcs d'activités, de vocations diverses. Un niveau de qualité élevé de prestations intégrant mieux les concepts de développement durable, doit faire de ces grands parcs d'activités, au besoin dotés d'un label d'intérêt international, des leviers d'attractivité pour la région, des gages de performance pour les entreprises, et répondre aux attentes des populations locales soucieuses de leur environnement.

Dans l'agglomération, la structuration d'un « réseau » de parcs d'activités est souhaitable.

Nourrir 11,5 millions de Franciliens, un enjeu fort

Nourrir les Franciliens, tous et bien, est un véritable défi malgré la situation exceptionnelle de l'Ile-de-France au cœur d'une grande région agricole. Il s'agit d'assurer, aujourd'hui et demain, quantité, qualité, diversité de produits et de gammes ainsi que l'accessibilité financière pour chacun, en tenant compte des exigences croissantes de qualité sanitaire, gustative et environnementale. Dans un contexte de transition climatique, énergétique, économique, viser un approvisionnement durable, c'est contribuer à la robustesse de la région en assurant la sécurité alimentaire tout en pesant le moins possible, tant en ressources qu'en émissions et en rejets, sur les régions alentour et en étant moins tributaire de l'économie mondiale.

L'alimentation implique les productions agricoles, les industries agroalimentaires, les réseaux de commercialisation et de distribution, auxquels les acteurs franciliens contribuent. Certaines productions couvrent les besoins alimentaires des Franciliens (blé, salades, cresson, persil, etc.) et sont même exportées (France, monde).

Les filières alimentaires de proximité, un enjeu durable

L'ensemble des productions franciliennes ne permet pas de fournir la quantité et la variété nécessaires. Les filières alimentaires de proximité, dans toute leur diversité constituent un véritable enjeu francilien en termes de qualité, en mettant en avant la fraîcheur et la traçabilité, le lien entre territoire et alimentation, entre ville et campagne, entre agriculteurs et citadins. Elles concourent aussi à l'emploi local. Elles peuvent également participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à des modes de productions et des circuits de distribution plus durables.

Première région agroalimentaire en termes de valeur ajoutée (11 % de la valeur ajoutée nationale), l'Ile-de-France bénéficie de la présence du marché d'intérêt national de Rungis, premier marché de produits frais du monde, à pérenniser : l'essentiel des denrées distribuées dans la région, quelle que soit leur origine, passe par Rungis dont le rang tient à son efficacité logistique et à son accessibilité.

Le défi alimentaire, par ses enjeux de solidarité, durabilité, attractivité s'inscrit pleinement dans les grands défis transversaux que l'Ile-de-France doit relever. Il prend une acuité particulière en période de flambée des prix alimentaires. Le SDRIF peut agir, notamment en préservant des espaces agricoles fonctionnels et viables, en permettant la diversité des productions et en créant les conditions d'accueil d'entreprises pour tous les maillons du système alimentaire, en particulier pour la première transformation.

Espaces agricoles

Les unités d'espaces agricoles cohérentes sont à préserver. Les espaces agricoles qui ne figurent pas sur la carte sont à préserver s'ils sont exploitables et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole. Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert.

Dans les espaces agricoles, sous réserve des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues, sont exclues toutes les installations, ouvrages et travaux autres que les aménagements et les constructions nécessaires à l'adaptation de l'appareil productif agricole qui peuvent toutefois être autorisées sous condition de ne pas nuire à l'activité agricole ou de ne pas remettre en cause sa pérennité.

Limitation de l'étalement urbain et robustesse de l'agriculture

Le secteur agricole et alimentaire est en pleine mutation. Le développement urbain de demain intégrera de nouvelles formes d'agriculture urbaine, pour une production de proximité et de qualité. Les travaux engagés sur le sujet dans le cadre des États généraux de la conversion écologique et sociale (Écociliens) permettent de formuler des préconisations opérationnelles et concertées. Celles-ci répondent aux grands objectifs de réduction de l'empreinte écologique des Franciliens, de promotion d'un modèle de développement à haute qualité sociale et de diminution des inégalités sociales et territoriales. Parmi les enjeux principaux identifiés, et convergeant avec les objectifs du SDRIF, figurent le maintien du potentiel de terres productives (c'est-à-dire la préservation des espaces agricoles et la promotion de la diversité des cultures et des exploitations) ainsi que la structuration de filières et l'innovation. Le PRAD (Plan régional d'agriculture durable) élaboré par la DRIAAF en 2012, s'inscrit dans cette logique en visant notamment la pérennisation du foncier agricole, le maintien des unités agricoles cohérentes et fonctionnelles, l'accompagnement des exploitations viables, et la prise en compte renforcée de l'agriculture dans les décisions publiques.

L'action régionale en faveur du secteur agricole considère les dimensions économique et spatiale de l'agriculture. Elle se structure autour de trois axes :

- la préservation des espaces agricoles et de leur fonctionnalité, et le maintien de l'agriculture dans les projets de territoires et les projets urbains ;
- la relocalisation de la production et du développement des circuits courts : structuration des filières franciliennes et de la demande locale en réponse à l'enjeu alimentaire francilien. La Région favorise l'ancrage de l'agriculture sur les territoires ;
- l'accompagnement des exploitations pour davantage de robustesse de l'activité agricole dans la perspective de la réforme de la Politique agricole commune (qui fait l'objet de réflexions avec la profession agricole . Des dispositifs d'accompagnement et de soutien sont en place pour développer l'agriculture biologique (dont l'objectif est de parvenir à 20 % à l'horizon 2020) et les pratiques respectueuses de l'environnement, et pour la formation et l'installation de jeunes agriculteurs et leurs salariés.

Les dispositifs de soutien spécifiques aux besoins dans les programmes agriurbains, l'animation d'un réseau régional, les pôles maraîchers biologiques, ainsi que des dispositifs d'intervention foncière avec les Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) et les Zones agricoles protégées (ZAP). Dans le cadre de la politique

régionale pour l'agriculture, la mise en place de lotissements maraîchers est accompagnée notamment à travers la résorption des friches, la mise en culture et l'installation des équipements nécessaires à l'activité maraîchère. De plus, la SAFER participe à la protection des espaces naturels et agricoles en mettant en œuvre avec ses partenaires des actions d'animation, de surveillance et d'observation du marché du foncier en Ile-de-France. Cette veille foncière participe avec le dispositif OCEAN au suivi de la consommation des espaces agricoles. Enfin, les Commissions départementales de la consommation des espaces agricoles, créées par les lois de modernisation de l'agriculture et de la pêche, jouent un rôle important dans la lutte contre l'artificialisation des terres agricoles par leurs avis sur les documents d'urbanisme dès lors que les projets peuvent avoir pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles.

Accélérer la modernisation des polarités d'enseignement supérieur et de la R&D

Le savoir et ses valeurs sont au cœur du développement social et économique de l'Île-de-France, et la recherche a un rôle essentiel à jouer dans l'élaboration d'un nouveau modèle de développement, à la fois plus juste et plus écologique. Les efforts à produire pour la région dans le secteur de l'enseignement supérieur, de la recherche et de la valorisation sociale, écologique, économique et culturelle contribuent à mettre le savoir, son élaboration, sa transmission, son partage au cœur de la cité. Cet engagement est dicté par la richesse particulière du tissu universitaire et scientifique de la région et sa grande diversité. Répartis dans 17 universités, plusieurs centaines d'établissements d'enseignement supérieur, l'activité des 80 000 chercheurs et enseignants-chercheurs franciliens représente près de 40 % des dépenses intérieures de R & D en France. Ceci positionne la région Ile-de-France au premier rang européen.

Enfin la dimension interrégionale et internationale de cet engagement ne doit pas être oubliée. Un enseignement supérieur de qualité et une recherche dynamique sont un incontestable facteur d'attractivité et de rayonnement.

Cependant, le paysage institutionnel de l'enseignement supérieur et de la recherche a profondément évolué. Aux côtés des universités, des écoles et des organismes de recherche, les Pôles de recherche et d'enseignement supérieur (PRES), les Réseaux thématiques de recherche avancée (RTRA), les Centres ou réseaux thématiques de recherche et de soins (CTRS/RTRS), les Instituts Carnot, les pôles de compétitivité, les Alliances, les fondations sous divers statuts, dessinent aujourd'hui un nouveau « mille-feuilles institutionnel » à prendre en compte.

La possibilité d'accéder à un enseignement supérieur de qualité est une condition indispensable au développement social et à l'attractivité de l'ensemble du territoire régional. Les facteurs de disparités liés à l'histoire du développement universitaire doivent être résorbés. La modernisation et l'équipement des établissements d'enseignement supérieur seront donc poursuivis. Une recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit être encouragée dans un souci de lisibilité et de cohérence spatiale. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations et un renforcement de certains pôles.

Mieux structurer les lieux d'innovation et de recherche

L'innovation est au cœur du renouveau de production de biens et de services. Elle naît, pour beaucoup, d'échanges et de transferts entre chercheurs et acteurs économiques dont il faut favoriser la mise en réseau. Pour valoriser cet atout et se placer aux avant-postes de l'économie de la connaissance, l'aménagement de grands sites dédiés qui associent une concentration d'unités et de laboratoires de recherche, des espaces d'accueil pour les entreprises, dont des incubateurs, et des lieux d'interface pour intensifier les collaborations sera favorisée. Ils devront intégrer des logements, des équipements et services et des lieux de vie et de rencontre.

L'objectif est ainsi de constituer des « cités scientifiques », renforçant l'attractivité et le rayonnement des universités et établissements de recherche. Ces regroupements s'accompagneront donc d'un maillage des différents territoires de la recherche francilienne entre eux ainsi qu'avec les principaux pôles économiques, y compris ceux situés dans les autres régions du Bassin parisien afin de renforcer les synergies. Ces projets seront à accompagner par le développement de la cohérence et de la qualité de l'ensemble de l'offre universitaire régionale notamment menée dans le cadre des pôles de recherche et d'enseignement supérieur.

Poursuivre le développement touristique. Les congrès

L'Ile-de-France est la première destination touristique mondiale et, tout en conduisant la conversion écologique et sociale des activités touristiques, il convient de conforter le dynamisme de la région en la matière. Formidable vecteur d'image pour l'Île-de-France, le tourisme peut fortement contribuer, par son potentiel de création d'emplois, pour la plupart non délocalisables, à la cohésion sociale et territoriale régionale ainsi qu'à son développement économique. L'Ile-de-France touristique est structurée autour d'un « cœur de destination », constitué de Paris, de Versailles et de Disneyland Resort Paris, du fait de l'imaginaire que ces lieux véhiculent, et de leur fréquentation considérable, les autres territoires offrant des potentialités très importantes de diversification des activités.

La diversité et la richesse des territoires franciliens renforcent l'image du centre métropolitain et bénéficient en retour de la très forte attractivité de ce dernier. L'ensemble des territoires franciliens, y compris le cœur de destination, doit se réinventer, à travers de nouvelles thématiques ou filières (tourisme social, tourisme vert, tourisme fluvial, tourisme culturel et industriel, etc.), de nouveaux espaces de développement, répondant ainsi à la diversification croissante des attentes de la clientèle touristique régionale, nationale et internationale. C'est à ce titre que nombre de sites culturels et patrimoniaux seront à soutenir dans leur développement. Les futurs développements seront envisagés en complémentarité de l'offre actuelle. Ils se feront d'ailleurs le plus souvent en dehors du cœur de métropole, comme l'attestent des projets tels que l'implantation des « Villages Nature » ou la possibilité de développement d'un troisième parc à Disneyland Paris à Val-d'Europe. Il conviendra, plus globalement, d'élargir le cœur urbain de la destination à l'ensemble de l'espace urbain dense, notamment en lien avec le réseau de transports en commun lourds (métro automatique du Grand Paris Express, RER, métro). Il sera d'ailleurs nécessaire d'accompagner ces développements de l'offre touristique par une offre commerciale adaptée aux demandes des visiteurs. Au-delà de ces grands projets,

l'accessibilité en transports collectifs ou en modes actifs aux sites touristiques et de loisirs de l'ensemble du territoire devra être améliorée dans la mesure du possible.

Le développement des centres de congrès et des parcs des expositions existants doit être poursuivi. Ces évolutions s'accompagneront de la création de nouveaux sites, nécessaires à la vitalité économique francilienne. L'implantation d'équipements de niveau plus local doit s'envisager de façon complémentaire à cette offre structurante, dans une logique d'équilibre régional et de réponse aux besoins locaux ; elle doit aussi s'accompagner d'une offre de services de proximité.

Compléter le réseau des grands équipements sportifs métropolitains

L'Ile-de-France concentre un grand nombre d'installations sportives de rang national et international, mais des carences persistent. De nombreux équipements structurants sont projetés, ou en cours de construction. Ces grands équipements participent à la fois au rayonnement international de l'Ile-de-France, par les grands événements sportifs internationaux qu'ils accueillent, et à la réponse aux besoins des sportifs franciliens, qu'ils soient professionnels ou amateurs. Ils doivent également répondre aux besoins d'animation des territoires où ils sont implantés.

L'Ile-de-France détient également plusieurs centres destinés à la formation des cadres sportifs et des athlètes franciliens de haut niveau. Néanmoins, ces centres, dédiés à une discipline, ou pluridisciplinaires, ne suffisent plus à répondre à la demande. La création d'établissements d'échelle régionale est donc indispensable. Leur implantation sera à envisager dans des secteurs géographiques bien desservis, de préférence dans un département non pourvu à ce jour, afin de procéder à un rééquilibrage de l'offre.

Renforcer l'accès des Franciliens à des espaces verts et de loisirs de proximité

En tant qu'espaces publics de proximité, les espaces verts et de loisirs participent de la qualité urbaine et sont facteurs de santé et de bien-être. Espaces de loisirs et de ressourcement pour les habitants, ils constituent un facteur de choix résidentiel important. Leur présence est essentielle pour accompagner la densification des espaces urbanisés, et leur répartition équilibrée au niveau des territoires est une nécessité pour répondre aux attentes de tous les Franciliens. Si les espaces verts urbains, squares et jardins publics, sont nécessaires, ils ne sont pas suffisants pour répondre à la demande de nature des habitants. Ainsi, une offre complète d'espaces de nature accessibles au public doit être proposée : espaces verts urbains, mais aussi jardins partagés, jardins solidaires, cueillettes, berges de cours d'eau, pépinières, forêts périurbaines, etc .. Le SDRIF prévoit donc la préservation des espaces verts existants mais aussi la création de nouveaux espaces dans les territoires carencés, afin d'atténuer les inégalités territoriales. Il définit aussi un réseau de liaisons vertes, permettant un accès facile et agréable à ces espaces. Espaces verts et liaisons vertes constituent la composante publique d'une véritable Trame verte d'agglomération. Dans le cœur de métropole, le réseau de liaisons vertes peut offrir une compensation à un déficit local en espaces verts, mais ne suffit pas à satisfaire les mêmes besoins que la création d'un espace public de proximité.

Les bases de plein air et de loisirs permettent également de répondre aux besoins des Franciliens en matière d'espaces verts et de loisirs, d'autant que leur localisation est équilibrée dans toute la région, tant dans l'agglomération que dans les espaces ruraux. (...)

La création de la base régionale de plein air et de loisirs de la Corniche des Forts en Seine-Saint-Denis participe notamment au développement de cette offre de loisirs de proximité, dans des secteurs carencés en espaces verts et de loisirs. Le SDRIF prévoit également de préserver, à l'horizon 2030, la possibilité de créer une nouvelle base dans les secteurs qui en sont dépourvus, en particulier dans la partie est du Val-d'Oise.

Des fractures territoriales et sociales à combattre

Le SDRIF doit être un facteur d'unification des territoires franciliens et de leurs populations. Le lien entre ces espaces périurbains et le reste de la métropole pourra être renforcé à travers la mise en place d'une plus grande solidarité territoriale. Aussi, les espaces périurbains seront pensés dans une dynamique métropolitaine, en structurant non seulement l'offre d'emploi mais aussi le maillage en services publics (transports en commun, équipements scolaires, sportifs, médicaux, culturels, etc).

Dans le cœur de la métropole s'observent en effet de façon très visible les mécanismes d'éviction des ménages modestes et, de plus en plus, des familles avec enfants des classes moyennes. Ce mouvement continue d'alimenter l'éloignement de ces ménages qui partent, pour la plupart, accéder à la propriété bien au-delà du cœur de métropole, voire au-delà des limites régionales. Le déficit migratoire « historique » vers les départements limitrophes a peu augmenté récemment, mais reste prononcé pour les actifs occupés. Cette périurbanisation encore insuffisamment maîtrisée est largement responsable de la consommation foncière des espaces ruraux. Les territoires d'accueil doivent alors assurer d'importantes dépenses d'investissement et de fonctionnement pour faire face aux besoins de la population. Cela s'accompagne souvent, pour ces populations déjà fragilisées économiquement et socialement, d'un allongement des déplacements domicile-travail. C'est aussi une incitation à l'utilisation de transports motorisés individuels, sans réelle alternative dans les secteurs peu denses. Il faut ainsi trouver des réponses adaptées aux espaces périurbains, dont l'offre urbaine est parfois très insatisfaisante, notamment en termes de logement, de déplacements, d'équipements et de services publics, surtout pour les personnes à mobilité réduite et toutes celles dans l'incapacité de conduire elles-mêmes leur véhicule.

Des inégalités territoriales qui se cumulent et doivent être résorbées

Souvent étroitement liées, inégalités sociales et territoriales se cumulent et affectent des domaines fondamentaux de la vie quotidienne, tels que la santé et l'alimentation, l'éducation, l'emploi, le logement, l'accès aux équipements, aux services publics et de proximité, aux espaces de nature et de loisirs, ou les déplacements. De fait, l'espérance de vie est plus faible dans les quartiers défavorisés. Réduire le cumul des inégalités qui affecte certains territoires est donc un enjeu majeur à l'horizon 2030. Le SDRIF, par les leviers dont il dispose, notamment en termes d'organisation des transports, des mobilités et du développement urbain, peut contribuer à améliorer la vie des Franciliens.

Aux inégalités sociales liées au logement ou à l'accès à l'emploi s'ajoutent dans certains secteurs des inégalités environnementales, pouvant induire notamment des risques

importants sur la santé. Près de trois millions de personnes vivent dans des communes à la fois socialement défavorisées et dégradées par des atteintes environnementales : pollution de proximité, cumul des expositions aux bruits, carence en espaces verts ou encore difficultés d'accessibilité aux espaces de nature existants et expositions aux risques naturels et technologiques.

7.9.2.1.5 L'aménagement pour les activités économiques et commerciales

Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien

La mise en œuvre de la stratégie régionale du transport de fret et de la logistique intégrant les modes fluviaux, maritimes, ferroviaires et routiers, devra se réaliser à l'échelle du Bassin parisien, territoire pertinent pour appréhender la superposition des échelles de circulation de flux, notamment des trafics de marchandises en grand transit européen et l'accès des marchandises à la zone urbaine dense.

Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire

La voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO₂. L'axe Benelux-France-Espagne est le grand corridor fret historique sur lequel se situe l'Ile-de-France. La réalisation du canal Seine-Nord Europe, qui permettra l'émergence d'une offre fluviale sur ce corridor desservi actuellement essentiellement par route, constitue un grand enjeu pour les territoires traversés et pour l'Ile-de-France. (...) Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor de fret ouest-est. (...) Pour assurer une réelle compétitivité du mode fluvial face à la route, il s'agira de relocaliser les activités logistiques le long de la Seine et de moderniser le fonctionnement du système fluvial actuel ainsi que les ouvrages de navigation.

Générer des capacités et de nouveaux itinéraires ferrés

Impacté par la conjoncture économique et industrielle française ainsi que par l'ouverture à la concurrence, le fret ferroviaire, est en net recul depuis plusieurs années. L'objectif majeur de l'Ile-de-France est de réaliser un contournement ferroviaire de la région au sein du Bassin parisien pour les flux fret n'ayant pas d'origine ou de destination en Ile-de-France. Pour l'Axe Seine, il s'agira de préserver des sillons fret et de constituer un itinéraire alternatif Le Havre-Paris via Serqueux-Gisors en attendant la réalisation d'un itinéraire Mantes-Paris fluide et performant.

7.9.2.1.6 Les aéroports

Maitriser le transport aérien tout en développant l'ouverture à l'international

Les aéroports sont les principales portes d'entrées internationales en Ile-de-France et jouent un rôle majeur dans sa fonction de plaque tournante des échanges au niveau national, européen et mondial. Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy) est le premier aéroport européen pour le fret et, après Londres, le deuxième aéroport européen pour le trafic passagers et cinquième mondial pour le trafic passagers international. L'accueil de la croissance prévisible du trafic sur Roissy-Charles-de-Gaulle, doit se faire dans le cadre d'un plafonnement en mouvements à l'horizon du SDRIF et d'une solution satisfaisante apportée au problème des

vols de nuit. L'arrêté du ministre de l'équipement en date du 6 novembre 2003, relatif à l'attribution des créneaux de nuit de Roissy, organise déjà la réduction progressive du trafic entre 0h00 et 5h30. Il conviendra de poursuivre cette tendance. Par ailleurs l'interdiction totale de vols pour les avions les plus bruyants, la modernisation accélérée de la flotte des principales compagnies et les mesures complémentaires généreront de nouveaux progrès et de moindres nuisances en matière de bruit et d'émission de gaz à effet de serre.

Orly reste un des grands aéroports européens et garde, dans le respect de son plafonnement à 250 000 créneaux et environ 200 000 mouvements par an et de son couvre-feu, un important potentiel de valorisation du réseau qu'il dessert, notamment en termes de destinations européennes et transcontinentales.

Le Bourget est le premier aéroport d'affaires européen. Tous trois sont des pôles d'emplois importants liés au trafic aérien, au fonctionnement de l'aéroport et aux activités induites (services divers, maintenance, logistique, tertiaire, hôtellerie, congrès et parcs d'exposition, etc.).

Roissy et Orly jouent un rôle majeur dans la structure polycentrique de la Région. Ils ont des problématiques communes, quoique à des niveaux différents, qui découlent de l'équilibre à trouver entre la réduction de leur impact environnemental et la valorisation de leur impact économique. Il s'agit notamment de :

- réduire et compenser les nuisances et pollutions imposées à leur environnement urbain,
- préserver les conditions de leur bon fonctionnement et leur capacité d'accueil du trafic.

7.9.2.2 Les avis des PPA

7.9.2.2.1 Rayonnement international et attractivité. Soutenabilité

Le CESER propose de « réunir les conditions favorables au développement économique et à la relance de l'emploi en renforçant les points forts et en réduisant les faiblesses, avec une ambition à la hauteur de celle des autres grandes villes du monde concurrentes (...) conforter les positions dans les domaines d'excellence, attirer d'importants investissements internationaux ».

La CCI Paris Ile-de-France constate que « le projet du SDRIF actuel est plus favorable aux préoccupations des entreprises que le projet dans sa version 2008. Il est cependant jugé perfectible pour garantir les conditions d'un aménagement porteur d'une forte ambition économique dans le contexte du Grand Paris ». Elle note par ailleurs que « l'ambition économique du SDRIF se fonde sur une hypothèse de croissance nationale du PIB avec une part de l'Ile-de-France dans l'emploi en France qui se maintient à 23 000 d'ici 2030 qui n'est pas en cohérence avec le projet du Grand Paris basé sur la création de 800 000 à 1 million d'emplois au cours des 20 prochaines années et l'atteinte du rythme de croissance annuel du PIB de 3,5 à 4% d'ici à 2030 » et donc que l'ambition économique du Grand Paris n'est pas retenue dans toute son ampleur par le SDRIF ».

Le Conseil général des Hauts-de-Seine insiste sur la faiblesse des mesures visant à accompagner le développement économique. Il aborde un certain nombre de points à développer dans le SDRIF : mesures de nature à faciliter l'accès des PME-PMI au marché

immobilier dans les secteurs à forte valeur foncière, valorisation de l'économie solidaire et sociale, consolidation des services de proximité, renforcement de l'adéquation entre l'offre et la demande d'emplois.

7.9.2.2.2 Stratégie infrarégionale de développement

Le Conseil général du Val-de-Marne considère que l'objectif de création de 28 000 emplois par an dans le cadre d'un rééquilibrage spatial et d'une solidarité entre bassins de vie devra répondre aux enjeux de diversité du tissu économique d'accompagnement à la mutation des activités économiques, de soutien à l'innovation et à la recherche, à l'entrepreneuriat et à l'enjeu du maintien et du développement de l'artisanat.

Le projet de SDRIF n'identifie pas de façon assez lisible le potentiel économique du Val-de-Marne et l'ambition forte que les acteurs du territoire fondent sur ses pôles majeurs de développement et plus particulièrement sur le Pôle d'Orly et le MIN de Rungis qui constituent le premier pôle val-de-marnais en matière de contribution à l'attractivité et au rayonnement européen et international de la capitale.

7.9.2.2.3 Artisanat et petits commerces

Les CRMA et CMA estiment que « le projet du SDRIF prend peu en considération le secteur de l'artisanat comme une composante à part entière de l'économie francilienne, important sur tous les territoires avec des déclinaisons différentes adaptées selon les habitants ». Il faut « mettre en place une régulation du développement commercial : les Documents d'Aménagement Commercial (DAC) auraient pu être intégrés à la mise en œuvre et un Schéma régional de développement commercial pourrait être élaboré ».

7.9.2.2.4 Recherche et développement. Ecoles, Universités et Formation

Le Conseil général du Val-de-Marne considère que l'enjeu industriel est bien identifié mais souhaiterait qu'il soit mis en parallèle avec les enjeux de développement de la recherche et de la formation devant permettre le maintien de l'industrie et de son savoir-faire.

Le Conseil général du Val d'Oise estime que le volet enseignement du SDRIF est focalisé sur la création de lycées plus grands, plus polyvalents, plus accessibles. Cela au détriment de l'apprentissage, du lien avec l'enseignement supérieur et l'offre globale de formation : « La place faite à la question de la formation professionnelle, à l'université, à la recherche et au développement des filières économiques par cluster doit être valorisée ».

Le Conseil général des Hauts-de-Seine évoque la notion de Cluster pour Marne la Vallée.

7.9.2.2.5 Social et solidaire

La CRMA et les CMA souhaitent que les entreprises artisanales ne soient pas impactées par une augmentation de la participation des entreprises au financement du réseau Grand Paris Express, ces entreprises ayant déjà subi pour nombre d'entre elles une forte augmentation du montant de leur cotisation foncière (CFE) et ne bénéficiant pas du crédit d'impôt compétitivité pour la moitié d'entre elles n'employant pas de salarié.

7.9.2.2.6 Aménagements pour les activités économiques et commerciales

La CRMA souligne que « les pastilles d'urbanisation préférentielles ou conditionnelles n'indiquent pas le proportion d'urbanisation réservée à la vocation d'habitat ou d'activités économiques ».

7.9.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

1 Le rayonnement international et l'attractivité. La soutenabilité

Questions de la commission d'enquête

Quelles mesures concrètes la Région compte-t-elle promouvoir pour rendre l'Ile-de-France plus attractive aux yeux des investisseurs internationaux, en marge du Grand Paris dont les objectifs semblent plus ambitieux, et dans quels domaines d'excellence ? La politique nationale d'aménagement du territoire et la prévision d'augmentation régionale de la population et des emplois sont-elles cohérentes avec cette promotion de l'attractivité ? Le Schéma régional de développement économique doit-il être révisé en conséquence notamment pour valoriser en priorité les nombreux atouts de la région après avoir identifié les véritables leviers de développement de l'activité économique ?

Le projet de SDRIF est-il soutenable ? Quelle est l'économie générale du SDRIF, notamment l'ordre de grandeur des besoins d'investissement pour sa mise en œuvre d'ici 2030 rapporté à la valeur économique de l'accroissement démographique et d'activités ; et comment apprécier cet ordre de grandeur comparativement à celui observé aujourd'hui, notamment pour ce qui concerne les investissements publics ? Si les besoins de financement doivent augmenter significativement, quelles nouvelles sources de financement complémentaires peut-on envisager ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le renforcement des atouts de l'Ile-de-France pour conforter son attractivité et son rayonnement international font partie intégrante du SDRIF. Tant dans les défis que dans le projet spatial, dans le chapitre « Refonder le dynamisme économique francilien » que dans le développement de la plupart des territoires d'intérêt métropolitain, cet objectif figure comme un pilier du projet.

En effet, la région capitale a un statut particulier de « ville-monde » reconnu par tous les experts internationaux et à ce titre, elle joue un rôle moteur pour l'ensemble de la France qu'elle est seule parmi les métropoles françaises à pouvoir jouer. Les liens économiques avec les autres grandes villes françaises favorisent un fonctionnement en réseau de la plus haute importance pour le pays (Cf. NR IAU n°622 «Pouvoirs et attractivités de l'aire urbaine de Paris dans les réseaux mondiaux d'entreprises multinationales »).

Avec les programmes d'infrastructures performantes comme les aéroports, les liaisons ferroviaires et fluviales vers l'Europe, vers le Havre mais aussi en prévoyant la couverture en THD de tout le territoire régional, le SDRIF met en avant l'ouverture internationale de l'Ile-de-France. En structurant des polarités fortes, il crée les conditions favorables à son attractivité vis à vis des investisseurs nationaux et étrangers. Il intègre les projets soutenus par le « Grand Paris » et ne situe pas du tout « en marge » de cette démarche, conformément aux dispositions de la loi sur ce point, et à son rôle de mise en cohérence et de définition de l'aménagement régional.

Les prévisions d'augmentation de population et d'emploi sont sous-tendues par une hypothèse de croissance du PIB de 2% en moyenne sur la période 2008-2030, ce qui compte tenu des années de crise de début de période suppose une croissance supérieure dans les dernières années, en cohérence avec une attractivité renforcée.

Son action sur les déséquilibres est également bénéfique à l'attractivité de la région dans la mesure où des travaux de chercheurs ont bien mis en évidence l'impact des difficultés en matière de logement, de mobilité, de cherté de la vie sur le dynamisme économique.

Le SDRIF est avant tout un document d'aménagement du territoire. Il est évident qu'il appartient au Conseil régional d'Ile-de-France de conduire aussi des politiques économiques destinées à promouvoir et conforter les atouts de la région, à faciliter le développement des entreprises et de l'emploi. Dans ce but, il a notamment élaboré une Stratégie de développement économique et d'innovation dont la validité est fixée à cinq ans.

Le projet d'aménagement du SDRIF n'a pas fait l'objet de simulations financières. Il semble extrêmement complexe et sans doute assez théorique de se livrer à un exercice de ce type à horizon 2030.

En outre, sa mise en œuvre ne relève pas que d'opérations publiques mais aussi d'opérations privées (ex : logements, équipements commerciaux...).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

2 Stratégie infrarégionale de développement

Question de la commission d'enquête

L'équilibre Est/Ouest préoccupe les départements aujourd'hui favorisés qui craignent que le développement de l'Est soit réalisé au détriment de l'Ouest. Pouvez-vous préciser votre point de vue sur la question ? (pour mémoire)

Avis et commentaires techniques de la Région

Le développement de la métropole francilienne est polycentrique. Les constats montrent que l'existence de différents pôles renforce le dynamisme économique global de la région. Leur positionnement sur des activités et des fonctions économiques diversifiées et complémentaires constituent un des atouts de l'Ile-de-France. A l'inverse des disparités territoriales qui se creusent ont un effet néfaste pour toute l'économie régionale. Le SDRIF a pour objet de créer des conditions favorables à l'ensemble de l'économie et de tirer parti des dynamiques fortes qui existent pour entraîner d'autres territoires dans une spirale de développement plus marqué. (cf. Thème 3-1)

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

La Région peut-elle produire une cartographie du développement économique ?

Avis et commentaires techniques de la Région

En matière de développement économique, les services de la Région et certains organismes associés dont l'IAU Ile-de-France exercent un suivi régulier des évolutions. Ils produisent régulièrement des données et des cartographies. Un système d'information géographique dédié « Visiau-éco » est développé par l'IAU, plusieurs cartes économiques sont accessibles sur le site de cet organisme et cet outil pourra contribuer au suivi et aux bilans réguliers du SDRIF. Une carte interactive « Econovista », en cours de réactualisation, est également à disposition sur le site de l'Agence régionale de développement (ARD).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

Quel rôle économique doivent jouer les villes nouvelles, les pôles d'appui situés au voisinage des limites de la Région (Ablis, Coulommiers, ..) ? Quelles mesures sont envisagées pour ne laisser aucun territoire de côté ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les villes nouvelles et ex-villes nouvelles sont considérées dans le document comme des polarités économiques à conforter et dynamiser. Elles ont déjà une image confirmée de centres économiques à l'échelle de la région. Elles disposent d'atouts en matière de disponibilités d'accueil pour des entreprises et de recherche et développement. Elles sont intégrées dans les territoires d'intérêt métropolitain destinés à structurer la géographie spatiale.

Les pôles d'appui situés aux limites de la région sont considérés comme des villes centres devant être renforcées pour structurer leur bassin de vie. Certains de ces bassins, de part et d'autre des limites administratives, ont vocation à former des espaces de projet interrégionaux à mener en coopération au sein de la Conférence des Présidents des régions du Bassin parisien. (Cf. fascicule « Mise en œuvre » p. 57).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

Quelles sont les perspectives de développement du télétravail en Ile-de-France ? La région compte-t-elle participer au développement du très haut débit ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La Région Ile-de-France est pleinement impliquée dans le déploiement de la fibre optique sur l'ensemble du territoire régional - conformément à l'objectif figurant dans le projet de SDRIF- pour lequel elle a mis en place un Plan fibre doté de 150 millions d'euros. (cf. fascicule « propositions pour la mise en œuvre » p. 25)

En coprésidence, aux côtés de l'Etat, elle a élaboré la SCORAN (Stratégie de cohérence régionale d'aménagement numérique) de l'Ile-de-France. Elle copréside également la Commission consultative régionale pour l'aménagement numérique du territoire (CCRANT) pour le suivi du déploiement par les opérateurs privés et les initiatives publiques.

Pour la deuxième année consécutive elle a inscrit dans ses politiques un appel à projet pour aider au financement de « tiers lieux » : centres de télétravail et de coworking.

Un organisme associé, la Fonderie a pour mission spécifique de mener les actions en faveur de l'économie numérique en Ile-de-France.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

Des mesures sont-elles prévues pour réduire la facture énergétique sur le plan régional et, dans l'affirmative, lesquelles ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La facture énergétique n'intègre pas seulement un volet consommation, elle fluctue bien évidemment en fonction du coût des énergies au niveau mondial (de la demande, des réserves évaluées, et des tensions géopolitiques associées) et de la stratégie européenne et nationale en matière d'interconnexion, de production et d'approvisionnement en d'énergie.

Le débat national sur la transition énergétique est en cours. Les orientations nationales vont être arrêtées au mieux en début d'année 2014, c'est sur cette base que pourra être appréciée une tendance à l'horizon 2030 et ses conséquences en termes d'investissement et de facture.

Au niveau régional est mise en place une planification dédiée : le Schéma régional climat air énergie - qui vient d'être approuvé par le conseil régional (23/11/2012) et arrêté par le Préfet de région (14/12/2012), et dont le projet de SDRIF a tenu compte. Ainsi, au titre des mesures de planification portées par le Sdrif pouvant entraîner une diminution des consommations énergétiques, l'une des composantes de la facture énergétique, peuvent être retenues :

- la priorité à la densification (optimisation énergétique possible via les réseaux de chaleur, encore faut-il qu'ils soient plus vertueux à l'avenir et plus transparent sur la facture car encore souvent plus cher que d'autres systèmes d'approvisionnement) et à l'immeuble collectif (le bilan régional francilien des consommations de l'habitat collectif montre que les appartements sont moins consommateurs en énergie en kWh/m² par an par rapport aux maisons) ;
- la création/optimisation/encouragement aux TC et modes actifs : moindre dépendance du véhicule particulier, et donc moindre consommation de carburants à la pompe ;
- l'amélioration des offres de service/équipements de proximité (création d'espaces verts dans les zones carencées en zone dense...) ;
- la recommandation pour ne pas contrarier les possibilités de développement des énergies renouvelables locales...

Enfin, il convient de rappeler que la Région a créé la SEM Energie positif en novembre 2011. Il s'agit de prendre acte du PPA qui permet à ce nouvel opérateur francilien de financer la gestion de l'amélioration énergétique de l'habitat.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

3. Evolution de l'emploi

Questions de la commission d'enquête

Sur quelles sources et/ou études le Conseil régional s'est-il appuyé pour baser son projet sur les chiffres retenus en matière d'emplois ?

A-t-on évalué le nombre approximatif de créations d'emplois liés au développement de la région, notamment dans le domaine du BTP (urbanisation, infrastructures, équipements) et la valeur ajoutée de l'activité correspondante ?

Quels sont les secteurs d'activités les plus créateurs d'emplois et quelles sont les perspectives de création d'emplois dans les principaux pôles de développement territorial ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les cadrages figurant dans le SDRIF sont fondés sur des analyses rétrospectives d'évolution de l'emploi à partir des sources ERE et INSEE (source ESTEL) en tendances longues pour lisser les fluctuations cycliques fortes en matière d'emploi et sur période récente afin d'identifier les ruptures significatives. Ils ont été réactualisés à partir des travaux menés pour le SDRIF adopté par le Conseil régional en 2008. Ces travaux avaient pris en compte les travaux nationaux, en particulier les analyses du CAS (Centre d'analyse stratégique) et leur déclinaison régionale opérée par le CARIF OREF.

Les évolutions de l'emploi régional au cours de la période intermédiaire n'ayant pas atteint les objectifs retenus en moyenne de 28 000 emplois/an (une diminution de 33 000 emplois a été enregistrée entre 2007 et 2010), ces objectifs ont été maintenus pour la période 2008-2030 dans le nouveau projet.

Après avoir pris connaissance des différents travaux menés par le CAS, Défi Métiers, la CCI de Paris, la Société du Grand Paris, certains travaux universitaires, il apparaît que les hypothèses d'emploi liées à un effet « Grand Paris » qui en ressortent sont d'une amplitude très variée, de plus, elles ne se bornent pas à la période du SDRIF : horizon 2030, mais à un terme plus lointain.

Dans la mesure où le SDRIF est un document d'urbanisme dans lequel les cadrages quantitatifs ont avant tout pour fonction de calibrer des espaces à urbaniser, le cadrage de +28 000 emplois par an a été jugé valide par les partenaires du Comité de pilotage.

Il n'a pas été établi de projections à l'échelle de « pôles de développement territorial ».

Concernant les secteurs d'activités, les secteurs ayant créé les plus importants volumes d'emploi sur les 10 dernières années en Ile-de-France concernent les services aux personnes, les services administratifs et de soutien dans les activités scientifiques et techniques, l'hébergement et la

restauration, les activités financières et d'assurances, les métiers de santé. Avec 26 000 créations d'emploi sur la période, le secteur de la construction vient en sixième position.

Pour les perspectives de croissance dans le secteur du BTP en Ile-de-France, les travaux de Défi Métiers (CARIF OREF Francilien. Les créations d'emplois en Ile-de-France à l'horizon 2030) ont livré une évaluation en cohérence avec les scénarios établis à l'échelle nationale. D'après leurs hypothèses, le secteur de la construction englobant aussi les activités immobilières pourrait croître de + 28 000 emplois en scénario de crise, à + 104 000 en scénario « contraint », à + 110 000 en scénario « cible » sur l'ensemble de la période d'ici 2030.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

La Région va-t-elle favoriser les créations d'emplois liées à la transition écologique et à la transition énergétique ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Pour la création d'emplois liés à la transition écologique et à la transition énergétique, il faut souligner en premier lieu que les dispositions du SDRIF pour préserver les espaces agricoles vont dans le sens du développement de filières diversifiées incluant des utilisations non alimentaires à des fins d'énergies renouvelables, de produits industriels du type agro-matériaux, etc. Dans le document, la préconisation d'espaces d'activités à forte ambition écologique et d'écopôles constitue également une politique d'encouragement à la transition écologique et énergétique (cf. p. 38 du Fascicule « Mise en œuvre »). Dans le cadre de la SRDEI, la Région a mis en place un Plan filière pour les éco-activités. Elle a enfin conduit des Etats généraux de la conversion écologique et sociale créant un cadre d'action au niveau régional.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4. Types de développement

4.1 Industries et services

Question de la commission d'enquête :

Existe-t-il un projet promouvant l'innovation, la recherche et la diversification ayant vocation à favoriser une ré-industrialisation vitale et une relocalisation des activités industrielles traditionnelles et novatrices ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Dans le cadre du SDRIF, l'objectif de réindustrialiser l'Ile-de-France et de faciliter le développement de nouvelles filières est affirmé (cf. p. 126, 127 du Fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »). La première condition est la réservation d'emprises destinées à accueillir ces activités, soit par restructuration et revalorisation de l'existant, soit par la création de parcs industriels obéissant aux exigences de développement durable.

Plus globalement pour ce projet, des politiques sont mises en place au premier rang desquelles l'implication régionale dans les pôles de compétitivité, les Plans filières, les DIM (domaines d'intérêt majeur), et tous les dispositifs d'appui aux entreprises ... L'action dédiée de trois organismes associés, le Centre francilien de l'innovation, l'Agence régionale de développement, le Lieu du Design, œuvre au renouveau industriel régional.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4.2 Artisanat et petits commerces

Questions de la commission d'enquête :

Que pensez-vous de ces propositions et, dans la mesure où certaines d'entre elles retiennent votre attention, comment les intégrerez-vous dans le projet du SDRIF ?

*Existe-t-il réellement un déficit en ateliers pour les entreprises artisanales ?
Avez-vous des éléments pour répondre à cette question et, dans l'affirmative,
quelles mesures sont envisagées pour améliorer cette situation ?*

Avis et commentaires techniques de la Région

La demande de l'Association Gagny Environnement (93) de veiller à la programmation d'espaces destinés à l'accueil d'artisans dans les quartiers de gares du GPE est pertinente (cf. proposition d'ajustement ci-dessous).

La demande de mention des Documents d'Aménagement Commercial (DAC) dans le Fascicule « Mise en œuvre » est justifiée. Elle pourrait prendre place dans le chapitre 2.3. Mobiliser les outils réglementaires pour faire respecter le droit du sol, 1^{er} paragraphe : dans le cadre des SCOT, les Documents d'Aménagement Commercial (DAC) sont l'outil de régulation du développement commercial.

L'élaboration d'un Schéma de développement commercial pourrait être souhaitable. Toutefois, il est à craindre que sa réalisation et son application soient complexes. La création d'une Commission régionale ayant pour mission de statuer sur les projets commerciaux de grande envergure (> 10000 m²) pourrait constituer une réponse plus efficace et plus rapide à mettre en place.

Le déficit de surfaces destinées à des entreprises artisanales est réel en zone dense. Les promoteurs de projets urbains et d'opérations d'aménagement ne programment pas de tels espaces dont la rentabilité n'est pas assurée. Elles nécessitent une politique volontariste des intercommunalités et des communes avec le financement d'hôtels industriels, de cités artisanales, de pôles spécialisés, etc.

La réponse à cette question n'empêche pas modifications dans le document.

4.3 Activités agricoles

Questions de la commission d'enquête

A-t-on mesuré l'impact des orientations du SDRIF sur l'activité économique de l'agriculture ?

Des mesures incitatives sont-elles envisagées pour le développer des filières performantes, et dans l'affirmative, lesquelles ?

De quelle manière le Conseil Régional encourage-t-il les circuits courts ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Une grande partie des réponses à ces questions relève de l'action publique : Conseil régional (EGCES...), DRIAAP (PRAD), CERVA,... Toutefois, le projet de SDRIF inscrit l'Ile-de-France au cœur d'une grande région agricole, retient la réponse au défi alimentaire parmi ses priorités et présente l'objectif du développement des filières alimentaires de proximité (cf. p. 42 du DPSO : Nourrir 11,5 millions de Franciliens, un enjeu fort). Il vise à renforcer l'activité agricole et ses filières économiques, atout majeur pour la région, qui compte 5 000 exploitations agricoles, notamment dans le contexte de transition écologique. Pour les filières agricoles le SDRIF particulièrement s'exprime en particulier sur :

Les terres agricoles : leur préservation et le maintien de leur fonctionnalité. Le SDRIF répond à cet enjeu :

- en affichant clairement le rôle essentiel des espaces agricoles (production alimentaire ou non, espaces de nature, de ressourcement, de calme, d'intérêt paysager- Fascicule orientations p.38)
- en préservant les terres agricoles : essentiellement par la volonté de contenir l'extension urbaine et de densifier...
- en préservant la fonctionnalité des espaces agricoles : principe de continuités inscrit dans les orientations (p39 et 44-45) et liaisons agricoles sur la CDGT

Les équipements structurants et la logistique liés à l'activité agricoles et agroalimentaire (+ agro-industrie)

- Réseaux et équipements : « Des emplacements nécessaires aux équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles [...] aux industries agroalimentaires [...] seront réservés dans les espaces où leur création peut être autorisée, à

proximité des activités concernées, afin d'assurer un rééquilibrage territorial ou le bon fonctionnement des filières » Fascicule orientations p.21

- Rôle essentiel du MIN de Rungis (souligné plusieurs fois dans le Fascicule défis, projet spatial objectifs)
- (Pour la distribution : Artisanat ? commerces ?)

La sensibilisation aux citoyens et consommateurs : en affichant le défi alimentaire

Tous ces points participent à l'encouragement des circuits courts : maintenir sur le territoire régional des terres agricoles et les moyens de produire, transformer, distribuer des produits agricoles (alimentaires et autres).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4.4 Recherche et développement : Ecoles, Universités et Formation

Questions de la commission d'enquête

La Région pourrait-elle rappeler l'intérêt économique et financier de rassembler des établissements d'enseignement et de recherche sur le plateau de Saclay ? Sera-t-elle créatrice d'emplois ?

Peut-on valoriser davantage les atouts de la Région en renforçant les clusters, la spécialisation et la concentration des pôles identifiés comme pôles d'excellence ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les performances de l'Île-de-France en matière de recherche sont une des clefs de sa compétitivité. Elle est au tout premier rang européen et a déposé 4650 brevets en 2011. Cette puissance est indispensable à l'industrie et aux grandes entreprises françaises pour la création de nouveaux produits et l'amélioration continue de ses produits phare (les systèmes de transport notamment). Elle conditionne l'implantation et le maintien d'entreprises de pointe.

Le regroupement d'établissements d'enseignement supérieur, de centres de recherche, d'entreprises sur un grand site comme Saclay répond à l'objectif de faire monter en puissance un pôle d'envergure mondial. Il s'agit d'offrir un cadre attractif et des conditions de travail optimales aux chercheurs et aux ingénieurs français et internationaux. Un tel pôle ne peut qu'être bénéfique à l'économie nationale et régionale. Toutefois, cette montée en puissance ne sera possible qu'à la condition que le regroupement d'établissements s'accompagne d'une offre urbaine diversifiée (logements, services...). Cette question renvoie à la réponse apportée dans le thème n°5 relatif aux transports et déplacements, question 2.12 Plateau de Saclay.

Cf. Sur le sujet des « Science cities », Notes Rapides IAU n°416 ; 512 ; 513 ; 514 ; 607.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4.5 Tourisme et congrès

Questions de la commission d'enquête

De quelle manière la Région a-t-elle prévu d'encourager le renforcement des capacités hôtelières, la modernisation et la diversification au standard international des grands équipements d'accueil privés et publics, ainsi que les formations spécialisées permettant d'améliorer la qualité de service ?

Cherche-t-elle à conforter dans la complémentarité les grands pôles touristiques de Paris et des communes limitrophes en matière d'expositions et de congrès, ceux constitués par les secteurs aéroportuaires, Villepinte et Val d'Europe/Disney ?

Est-il prévu de compléter ce potentiel par un maillage du territoire en équipements de loisirs et de proximité afin de valoriser les nombreux atouts encore mal exploités de la 2^{ème} couronne ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF indique que la mutation et l'extension de l'espace urbain régional doivent intégrer une modernisation et une extension de l'offre d'hébergements touristiques marchands. Il convient de soutenir le développement de cette offre, hôtels, hébergements pour jeunes ou pour les familles dans des territoires bien reliés au «cœur de destination » (constitué de Paris, de Versailles et de Disneyland Resort Paris) ou aux pôles d'affaires de la région. Les territoires autour des nouvelles gares franciliennes apparaissent comme des cibles privilégiées de localisation de ces hébergements.

Il est également envisagé d'accroître le nombre et la qualité des hébergements touristiques présents dans l'ensemble des territoires franciliens. Cela concerne en particulier l'hôtellerie de charme, les hébergements chez l'habitant ou de plein air. Le développement des hébergements insolites pourra être encouragé afin de renforcer la diversité de l'offre.

Par ailleurs, la Région dans le cadre de sa stratégie régionale de développement touristique et des loisirs a engagé un plan régional des hébergements touristiques à 10 ans.

Le SDRIF prévoit de conforter les grands pôles touristique en matière de centre d'expositions et de congrès, le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » le signale en page 149 : « Le développement des centres de congrès et des parcs des expositions existants doit être poursuivi, avec notamment l'extension de Paris-Nord-Villepinte afin d'atteindre 350 000 m², celle du parc des expositions du Bourget, le réaménagement du parc des expositions de la porte de Versailles, en réutilisant les infrastructures existantes, afin d'y inclure un centre de congrès international tout en y maintenant la vocation expositions. Le Palais des congrès de la porte Maillot, à Paris, doit être également modernisé et agrandi. Ces évolutions s'accompagneront de la création de nouveaux sites, nécessaires à la vitalité économique francilienne : un centre des congrès à Orly, un autre à Val-d'Europe et International Trade Center à Roissy. Le métro automatique du Grand Paris Express permettra une amélioration sensible de la desserte de ces sites depuis les aéroports, les gares, et le cœur de la métropole, mais aussi entre eux ».

Il est prévu de compléter ce potentiel dans la mesure où, le SDRIF considère que l'implantation d'équipements et de services doit avoir un effet moteur sur le développement du territoire qui les accueille et doit contribuer au rééquilibrage des territoires et permettre d'améliorer leur image. Il est envisagé de compléter le réseau des grands équipements. Une attention particulière est portée à leur accessibilité qu'il s'agisse de la création de transport collectif en site propre, de l'organisation de rabattement sur les gares et stations ou du développement d'un maillage de liaison douce, du stationnement des autocars et des bus.

Le SDRIF ne traite pas la question des formations spécialisées qui relève de la stratégie régionale du tourisme et des loisirs. Elle retient trois orientations :

- mieux coordonner l'offre de formation régionale dans le secteur du tourisme,
- mieux adapter les contenus et les niveaux de formation aux réalités des activités liées au tourisme,
- faire du tourisme une véritable filière professionnelle permettant une insertion durable, en sécurisant les parcours, en agissant contre les discontinuités, en permettant les progressions de carrière et en offrant des mobilités entre les métiers.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

4.6 Sports et loisirs

Question de la commission d'enquête

Quelle place donner aux sports et aux loisirs dans le développement économique de la région ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les secteurs du sport et des loisirs prennent de plus en plus d'importance dans le développement économique.

L'économie du sport représente une part d'activité non négligeable en Ile-de-France. Près de 20 000 établissements (clubs de sport essentiellement mais aussi commerces et fabrication d'articles de

sport) et 100 000 emplois, sont liés au sport dans la région. Le sport est un domaine qui permet également des avancées technologiques en termes de matériaux, de textiles intelligents, etc.

Le secteur des loisirs est lui aussi un secteur très performant, notamment dans le domaine des jeux vidéos pour lequel le savoir-faire français est reconnu. Regroupées sous l'appellation d'industries de la création, avec plus de 360 000 emplois, ces activités sont un secteur phare stratégique pour Paris et sa région. De plus, il a été épargné par la crise et a vu sa croissance d'emploi se poursuivre.

La politique de développement de ces activités se traduit par un pôle de compétitivité dédié : Cap Digital ; des dispositifs de soutien dont un Plan filière, le financement d'incubateurs et de pépinières, l'ancrage territorial favorisé de ces activités dans Paris, les Hauts-de-Seine et la Plaine Saint-Denis...

Plusieurs organismes associés de la Région œuvrent à ces politiques : l'IRDS, la Fonderie, le Motif, le Lieu du Design... Par ailleurs, la Région finance plusieurs bases de plein air et de loisirs (BPAL) en Ile-de-France, largement représentées sur le territoire régional pour permettre un accès homogène à ce type d'équipement.

Sur ces questions : les Chiffres clés de l'IRDS; NR de l'IAU n° 523

Le SDRIF considère que l'implantation d'équipements et de services a un effet moteur sur le développement du territoire qui les accueille, contribue au rééquilibrage des territoires et permet d'améliorer leur image.

Il est envisagé dans le SDRIF de compléter le réseau des grands équipements sportifs métropolitains. De nombreux équipements sportifs sont actuellement projetés ou en cours de construction p 149, ils viendront compléter les grands équipements déjà installés et qui participent à l'attractivité de la région. Ils peuvent accueillir de grands événements sportifs internationaux et répondre aux besoins des sportifs franciliens professionnels ou amateurs.

Une attention particulière est portée à leur accessibilité qu'il s'agisse de la création de transport collectif en site propre, de l'organisation de rabattement sur les gares et stations ou du développement d'un maillage de liaison douce, du stationnement des autocars et des bus. Il convient de considérer l'accès entre la station de transports collectifs ou entre les équipements eux-mêmes (par exemple les bases de loisirs).

En matière de loisirs, le SDRIF prévoit d'enrichir et de valoriser le dynamisme culturel francilien. Pour répondre à la diversification croissante des attentes de la clientèle touristique régionale, nationale et internationale, le SDRIF prévoit de soutenir de nombreux sites culturels et patrimoniaux régionaux et de favoriser le développement de nouvelles thématiques touristiques et de loisirs (tourisme social, tourisme vert, tourisme fluvial...).

Il est également envisagé d'accroître le nombre et la qualité des hébergements présents dans l'ensemble des territoires franciliens. Cela concerne en particulier l'hôtellerie de charme, les hébergements chez l'habitant ou de plein air. Le développement des hébergements insolites pourra être encouragé afin de renforcer la diversité de l'offre.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4.7 Social et solidaire

Question de la commission d'enquête

Quel est l'avis de la Région sur la gratuité des tronçons franciliens de l'A10 et de l'A11 ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La tarification du péage des autoroutes ne relève pas de la compétence du SDRIF mais de celle des concessionnaires qui gèrent ces infrastructures.

Par ailleurs, la place de l'automobile dans la politique de la région pour l'amélioration de la mobilité en Ile-de-France et les réformes tarifaires dont les transports franciliens sont développées dans la réponse au thème 5 et dans le mémoire en réponse à la commission d'enquête du PDUIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

5. Aménagements pour les activités économiques et commerciales

Questions de la commission d'enquête

Les surfaces de friches disponibles en cœur d'agglomération auraient fortement diminué entre 1998 et 2007 au bénéfice d'opérations mixtes. Un état des lieux des friches aujourd'hui disponibles a-t-il été réalisé dans le cadre de cette étude, notamment en cœur d'agglomération ?

De quelle manière la Région envisage-t-elle de préserver les sites existants et sécuriser leur capacité de croissance ? A-t-elle identifié de nouveaux sites susceptibles de répondre aux besoins fonciers des activités logistiques à horizon 2030 ?

Peut-on limiter les implantations commerciales diffuses le long des grands axes routiers ?

Comment réguler la création des futures ZAE ? Peut-on retenir l'idée de la CCIR sur la requalification des ZAE et l'élaboration d'une cartographie ?

La Région envisage-t-elle de sanctuariser certaines zones économiques pour conserver leur potentiel de développement ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Une étude menée par l'IAU Ile-de-France en 2009 a effectivement réalisé un état des lieux des friches et montré que les surfaces de friches industrielles se sont considérablement réduites entre 1998 et 2007 sous la pression du marché et des besoins en logement qui poussent à la reconversion des emprises et du bâti.

Les Zones d'activités économiques (ZAE) font l'objet d'enquêtes annuelles alimentant une base de données et des cartographies à l'IAU Ile-de-France. L'idée d'une évaluation des zones d'activités afin d'établir une notation et des priorités de requalification est partagée par plusieurs acteurs (services de l'Etat, CCI, Conseils généraux, IAU et agences d'urbanisme, Agence régionale de développement, ...). Elle devrait pouvoir être engagée en application du SDRIF.

Les interventions de l'Etablissement public foncier jouent un rôle déterminant pour préserver des emprises réservées à l'activité en zone dense.

La création de futures ZAE prend place dans les documents d'urbanisme locaux, SCoT et PLU, qui doivent se conformer à la carte générale de destination des sols du SDRIF pour ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation.

La limitation des implantations commerciales diffuses le long des grands axes routiers s'exerce au travers des PLU. Lorsqu'il s'agit de zones commerciales, elles sont encadrées par les DAC (documents d'aménagement commercial) (cf. réponse à la question 4.2).

L'optimisation du fonctionnement logistique et l'identification de sites dédiés à ces fonctions font l'objet d'un développement et d'une carte spécifiques du chapitre 4.2 « un système de transport porteur d'attractivité, du Fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » (p. 135, 136, 137).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

Le projet de plateforme multimodale d'Achères et celui du centre d'entraînement du PSG à proximité immédiate sont-ils compatibles ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Il revient au niveau local d'articuler le développement du port et la création d'un espace vert et/ou de loisirs. A ce stade, les projets ne sont pas suffisamment définis. Le SDRIF, se prononce à l'horizon

2030 ; il veille à ne pas empêcher les projets qui sont développés tout en donnant un cadre réglementaire à l'intérieur duquel les projets devront se réaliser.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

Comment assurer la mixité urbaine, notamment dans les extensions urbaines liées au Grand Paris, en associant la création d'activités et la construction de logements depuis les études préalables et la programmation de ces extensions jusqu'à leur réalisation ? La Région est-elle d'accord sur l'ensemble des projets de développement engagés dans le cadre des Contrats de Développement Territorial ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Conformément à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Région est saisie pour avis sur les projets de CDT qui, dans le cadre de la loi « Duflot » de janvier 2013, ont été réinscrits dans le bon niveau de compatibilité avec le SDRIF. Ces futurs contrats ont créé de nouvelles dynamiques locales, que la Région a suivies avec intérêt. A ce titre, la Région a formulé son avis (favorable ou défavorable) sur chacun des CDT qui lui ont été soumis. En effet, elle souhaite faire prendre en compte ses orientations, avec trois objectifs : la cohérence entre le projet du territoire et le projet de SDRIF, la meilleure articulation possible avec les politiques régionales, le dialogue avec les territoires sur la base de leurs projets. Cependant, dans un contexte de rationalisation et de réalisme budgétaire, il sera nécessaire pour les acteurs locaux, de prioriser les actions les plus à même de créer des effets de leviers sur le développement durable de la métropole francilienne.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

6. Aéroports

Question de la commission d'enquête :

Quel serait l'impact sur le développement économique et l'emploi de la régulation du trafic aérien à son niveau actuel, en fonction des plateformes aéroportuaires ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Sur Orly, le trafic est régulé depuis 1968 (couvre-feu nocturne) et 1994 (plafonnement à 250 000 créneaux et environ 200 000 mouvements par an) ce qui a entraîné la stagnation du trafic et des emplois sur l'aéroport, l'aéroport Roissy-CDG assurant l'accueil de la croissance du trafic. Ces éléments sont repris dans le projet de SDRIF (p. 132 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »).

En ce qui concerne Roissy-CDG, le projet de SDRIF ne peut prévoir de régulation du trafic, Toutefois, ce document qui n'a pas vocation à se prononcer sur ce sujet, préconise pour la première fois et ce, en accord avec l'Etat la recherche de compromis entre les principaux acteurs sur un nombre maximum de mouvements annuels et sur la question des vols de nuit. A ce titre, dans le projet de SDRIF, il est notamment fait référence à l'arrêté du ministre de l'équipement en date du 6 novembre 2003, relatif à l'attribution des créneaux de nuit de Roissy, qui organise déjà la réduction progressive du trafic entre 0h00 et 5h30.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Peut-on décentraliser à Vatry l'activité de transport aérien de fret ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Cette décentralisation ne pourrait être qu'assez marginale. En effet, on ne peut pas isoler le trafic fret de Roissy-CDG de son trafic passager dans la mesure où la moitié du fret voyage en soute des avions

passagers. Il y a en fait beaucoup d'interrelations entre les grands acteurs du fret basés sur l'aéroport, notamment Air-France et Fedex. Vatry est de plus assez éloigné de l'Ile-de-France (150 kms de Paris) et il est plus cohérent en terme d'impact environnemental de faire atterrir le fret aérien au plus près du marché desservi plutôt que de devoir ensuite l'acheminer par la route.

L'activité de Vatry semble plutôt s'orienter vers l'accueil de trafic passager charter et low-cost.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

Le développement des activités au voisinage des plateformes aéroportuaires est-il indépendant de la croissance du trafic aérien ? Est-ce notamment le cas de la nouvelle zone en projet à proximité d'Orly ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le développement des activités au voisinage des plateformes aéroportuaires est en partie dépendant de l'activité trafic aérien, mais pas uniquement. Il y a notamment dans les secteurs de CDG et d'Orly beaucoup d'activités logistiques sans lien avec l'aéroport (sans compter la présence de Rungis dans le cas d'Orly). Beaucoup d'activités sont plus intéressées par la qualité de desserte terrestre des secteurs aéroportuaires (autoroutes, transports en commun) que par leur accessibilité aérienne. Mais de nombreuses activités ont besoin d'une proximité directe de l'aéroport ou ont l'accessibilité aérienne (et TGV dans le cas de CDG aujourd'hui et d'Orly demain) comme facteur fort d'implantation ; ce sera vraisemblablement le cas pour les entreprises intéressées par l'opération « Cœur d'Orly ».

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

La Région projette-t-elle de lancer une étude prospective sur la création d'un aéroport supplémentaire en Ile-de-France, sachant qu'il faut une vingtaine d'année pour réaliser un tel équipement ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Des investissements très importants sont programmés en matière de transports collectifs. Il revient à l'Etat de préciser s'il souhaite que des réflexions nouvelles soient engagées dans la perspective de la création d'un 3^e aéroport en Ile-de-France. Aucun élément sur ce sujet n'a été communiqué par le Préfet de région, dans le cadre de l'association de l'Etat à la révision du SDRIF.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

7.9.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

7.9.4.1 Le rayonnement international et l'attractivité. La soutenabilité

La commission prend acte de la réponse qui confirme la volonté de renforcer les atouts de l'Ile-de-France tels qu'ils sont exposés dans le SDRIF, tant dans les défis que dans le chapitre « Refonder le dynamisme économique francilien » du projet spatial.

Cependant, la commission regrette de ne pas avoir obtenu du Maître d'ouvrage une réponse à ses questions sur l'ordre de grandeur des besoins d'investissement pour sa mise en œuvre d'ici à 2030, ainsi que sur les sources de financement.

7.9.4.2 La stratégie infrarégionale de développement

Equilibre Est/Ouest : Le fait que le projet semble vouloir tirer parti des dynamiques fortes qui existent pour entraîner d'autres territoires dans une spirale de développement plus marqué, ne semble pas avoir été compris par un certain nombre de contributeurs dans le cadre de cette enquête, notamment par certains élus qui craignent que ce ré-équilibre Est/Ouest soit réalisé au détriment des territoires « favorisés ».

A cet égard, la commission souhaiterait que le projet soit plus explicite sur cet aspect afin de répondre aux craintes exprimées par le public, ne doutant pas que les disparités territoriales actuelles soient néfastes à l'économie régionale.

Cartographie : La commission note avec satisfaction qu'il existe un certain nombre d'outils permettant d'assurer le suivi en matière de développement économique. En revanche, aucune cartographie dédiée ne permet de visualiser les objectifs attendus à horizon 2030 sur ce thème, les pastilles d'urbanisation de la CDGT ne figurant pas cette différenciation.

Considérant qu'un simple suivi, fut-il de qualité, ne suffit pas, la commission recommande à la Région d'intégrer dans le document une cartographie du développement économique permettant de visualiser la part dédiée aux activités économiques et commerciales par zones d'urbanisation, afin d'être en mesure d'apprécier périodiquement l'évolution par rapport aux objectifs.

THD : la commission prend acte de la mise en place d'un Plan Fibre figurant dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » page 25, ainsi que de l'élaboration de la SCORAN (Stratégie de cohérence régionale d'aménagement numérique) et de l'existence de la commission consultative régionale d'aménagement numérique (CCRANT).

Réduction de la facture énergétique : la commission prend acte de la mise en place d'une planification dédiée au niveau régional avec le Schéma régional Climat-Air-Energie dont le projet de SDRIF tient compte, en portant ses efforts sur la densification urbaine, le développement des transports en commun, la création d'espaces verts en zones denses et la place donnée au développement des énergies renouvelables au plan local.

7.9.4.3 L'évolution de l'emploi

Taux de croissance : la commission prend acte de la réponse de la Région fondée sur une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5%. Elle note néanmoins les remarques faites par certains acteurs économiques qui se basent, tout comme le Grand Paris, sur un taux de croissance de l'ordre de 3 à 4% en dessous duquel il semble difficile de faire baisser le taux de chômage et réduire les disparités sociales et territoriales.

7.9.4.4 Les types de développement

Ré-industrialisation : Avec la difficulté de se loger en Ile-de-France et les problèmes de transport, l'emploi compte parmi les toutes premières préoccupations des Franciliens. La commission prend acte de la réponse de la Région. Elle regrette néanmoins que ce volet ait été très insuffisamment développé dans le projet au regard des enjeux et des créations d'emplois attendues, notamment dans le cadre de la ré-industrialisation de la Région et la relocalisation des activités traditionnelles et novatrices.

Vu son importance, ce sujet mériterait d'être développé. La commission insiste donc sur le fait que le projet de SDRIF devrait être davantage explicite sur la ré-industrialisation et la relocalisation des activités industrielles en Ile-de-France.

Artisanat et petits commerces : la commission prend acte de la réponse de la Région concernant la mention des Documents d'Aménagement Commercial (DAC) et souscrit à la proposition de l'insérer au Chapitre 2.3 du Fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ». Elle retient également l'idée de mettre en place une commission régionale ayant pour mission de statuer sur les projets commerciaux de grande envergure.

La commission souhaite donc que la réponse à cette question emporte modifications dans le document en intégrant les propositions faites par le Maître d'ouvrage.

Par ailleurs, la commission suggère à la Région d'inciter les intercommunalités et les communes à créer, en zones denses, des surfaces destinées aux entreprises artisanales dont les besoins en locaux sont supérieurs à l'offre immobilière.

Recherche et développement : la commission prend acte de la réponse concernant les clusters et plus particulièrement celui de Saclay. Elle adhère à ces projets de regroupement et au renforcement des clusters, mais demande qu'ils ne soient pas réalisés au détriment de l'activité agricole et à la préservation des terres exploitées.

7.9.4.5 L'aménagement pour les activités économiques et commerciales

La commission approuve l'idée d'une évaluation des zones d'activités permettant d'établir une notation et des priorités de requalification, partagée par plusieurs acteurs (services de l'Etat, CCI, Conseils généraux, IAU et agences d'urbanisme, Agence régionale de développement, ...) et suggère une mise en œuvre rapide.

7.9.4.6 Les aéroports

La commission regrette que le Maître d'ouvrage ne réponde pas dans le Mémoire en Réponse à la question posée concernant l'impact qu'aurait la régulation du trafic aérien à son niveau actuel sur le développement économique et l'emploi en Ile-de-France, en fonction des plateformes aéroportuaires.

Elle se réjouit toutefois que la recherche de compromis soit engagée entre les principaux acteurs sur un nombre maximum de mouvements annuels et sur la question des vols de nuit concernant Roissy-CDG, compte-tenu des nombreuses contributions apportées par le public (particuliers et associations) dans le cadre de cette enquête au regard des nuisances aériennes et de leurs incidences sur la santé qu'il convient de prendre en considération. Dans cette perspective, la commission recommande :

- de porter à connaissance ces éléments à l'Etat, et tout particulièrement à la Direction Générale de l'Aviation Civile, afin qu'un plan de réduction des vols de nuit soit défini en Ile-de-France, sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir à terme à un couvre-feu généralisé ;
- d'étudier, ou de suggérer à l'Etat d'étudier, la possibilité d'un acheminement partiel du fret aérien sur l'aéroport de Vatry qui permettrait ainsi de délester les aéroports de Roissy-CDG et d'Orly (sans renier la part de fret que l'on ne peut dissocier des vols passagers accueillis par ces deux aéroports), en envisageant éventuellement une

liaison ferroviaire avec le cœur de l'agglomération, la commission considérant que l'éloignement de l'aéroport de Vatry ne devrait pas être un obstacle à l'acheminement du fret en Ile-de-France et qu'il est dommage de limiter sa capacité d'accueil principalement aux vols charter.

-

7.10 Thème 5 : Transports et déplacements

Les transports participent pour une grande partie aux objectifs du SDRIF:

- améliorer les conditions de vie des franciliens ;
- accroître l'attractivité et la compétitivité de la métropole.

C'est le premier pilier du SDRIF : relier et structurer. Les désirs correspondants des Franciliens repris dans le projet de SDRIF (et résultant également des observations de l'enquête publique de 2008) sont : des transports moins saturés et plus réguliers, des délais de trajet domicile/ travail diminués, plus de moyens pour les trajets banlieue/banlieue, une meilleure accessibilité des lieux remarquables (gares, pôles économiques...). La qualité de la mobilité doit être privilégiée.

Tout en satisfaisant ces besoins, les réseaux de transport doivent être respectueux de l'environnement (bruit, pollution, lutte contre le changement climatique...) et minimiser la consommation d'espace (liens avec les thèmes « Environnement » et « Cadrage régional de la population et des emplois en 2030 »).

Les dispositions du SDRIF concernant les transports ne doivent pas être en contradiction avec le PDUIF, le plan de mobilisation, la loi Grand Paris (lien avec le thème « Dispositions réglementaires »).

Les projets doivent pouvoir être financés.

7.10.1 L'expression du public

7.10.1.1 Généralités

Le thème « Transports et déplacements » a suscité beaucoup d'intérêt, puisqu'il a fait l'objet de plus de 50% des observations, tous moyens d'expression confondus ; aussi bien les élus locaux (Conseils généraux, communes ou communautés de communes...) que le public, les particuliers, et les associations se sont exprimés sur ce sujet.

Les avis émis par les Collectivités locales concordent généralement avec ceux de Conseils généraux ; en revanche, ceux du public (particuliers ou associations) portent sur des aspects plus variés.

L'examen des observations fait ressortir les grandes lignes suivantes :

- une insatisfaction quant au fonctionnement actuel des transports en commun : saturation, manque de fiabilité, secteurs entiers non desservis. D'où une volumineuse demande d'investissements divers (création de TCSP, prolongements de lignes de métro, d'infrastructures routières,...) destinés à améliorer la situation ;
- une inquiétude sur la capacité des futurs réseaux à absorber les trafics liés à l'augmentation de la population et la densification, tout en diminuant les temps de transport, notamment pour les trajets domicile/travail. Corrélativement, une demande pressante d'améliorer les transports en commun, y compris le maillage des réseaux de bus, avant d'envisager des constructions de nouveaux logements ;
- un métro automatique du Grand Paris Express généralement bien perçu (à l'exception de la ligne 18), dont on demande la réalisation rapide, mais souvent

- considéré davantage comme une opération de rattrapage du retard en matière de transports en commun que comme un facteur de développement de la Région ;
- une approbation de la stratégie de développement des transports en commun avec diminution de la circulation automobile et de la pollution, mais a contrario, une critique, provenant surtout des acteurs de la Grande Couronne ou des chambres de métiers, de la volonté de réduire la place de l'automobile dans des secteurs mal desservis par les transports en commun. Une dichotomie de la Région apparaît nettement sur ce point. La réalisation des projets inscrits au plan de mobilisation est jugée prioritaire ;
 - un certain scepticisme quant à la capacité des pouvoirs publics à réaliser les programmes proposés, pour des raisons financières essentiellement ;
 - une demande de plus de décentralisation dans les décisions concernant les investissements routiers (classement des voies par exemple) ;
 - des avis divergents relatifs à l'inscription, ou non, au SDRIF de certains grands projets routiers (A104, liaison Seine-aval/ Saint-Quentin-en-Yvelines) ou ferroviaires (TGV "POCL...)" ;
 - des problèmes récurrents de desserte de certains secteurs (Saint-Quentin, Montgeron ...).

7.10.1.2 Quelques extraits des observations recueillies au cours de l'enquête sur des sujets généraux

Les citations ci-après ne sont bien sûr pas exhaustives ; elles ne font que représenter les opinions le plus souvent exprimées.

7.10.1.2.1 Sur le niveau de service et la saturation des transports en commun actuels

De très nombreuses plaintes, concernant l'ensemble des moyens de transport :

RE 468 :

« Dû aux innombrables escaliers non mécaniques le métro est inaccessible pour des personnes âgées, handicapées, parents avec poussettes, voyageurs avec valises. Les bus sont surchargés aux heures de pointe. Quelles améliorations ? ».

RE 1144 M. Moziamez Antony (92) :

« Le RER B, dans sa partie sud, est actuellement saturé : les rames sont bondées aux heures de pointe (il faut en laisser passer plusieurs), les arrêts entre les gares sont fréquents, sans parler des nombreux « incidents voyageurs ».

Conseil général du Val d'Oise :

« S'inquiète de la densification autour des gares existantes sans amélioration de la capacité et de la qualité de la desserte ferroviaire actuellement saturée et dégradée notamment sur les lignes A et D du RER et sur la ligne H du réseau Transilien ».

D'où l'idée généralement exprimée :

M.Menetrier Antony (92) :

« Avant de commencer à densifier, il faudrait commencer par améliorer ce moyen de transport (RER B en l'occurrence) pour éviter la paralysie : augmentation de la fréquence ou de la capacité ! Si l'ordre inverse est adopté, nous attendrons longtemps une amélioration de la situation ».

7.10.1.2.2 Sur la diminution des durées de trajet

Un certain scepticism est exprimé quant à l'efficacité du SDRIF en matière d'amélioration des durées de déplacement par rapport à la situation actuelle; l'accès des habitants de l'Est du Val d'Oise à la plateforme de Roissy fait partie des inquiétudes.

RE 780 :

«Le SDRIF note que le temps moyen de déplacement est inacceptable, notamment pour les trajets domicile -travail pour les personnes habitant en banlieue. Or le fait de concentrer les emplois sur quelques sites spécifiques en Ile-de-France ne fera que renforcer cette demande de déplacements dans les conditions que l'on connaît. Pourquoi ne pas chercher à rapprocher les emplois des zones d'habitations ? Le SDRIF promeut le modèle des clusters, alors même que la qualité de vie des personnes qui travaillent à La Défense est tout à fait discutable. Le SDRIF ne prend pas le risque d'annoncer une diminution du temps moyen de trajet domicile – travail, à l'horizon 2030, dans la mesure où celui-ci ne cessera d'augmenter tant que les emplois ne seront pas rapprochés des logements. En revanche, cette durée moyenne de nos déplacements quotidiens se réduirait si nous cherchions à privilégier la création d'emplois en province ».

7.10.1.2.3 Sur le Grand Paris Express

Le réseau du GPE reçoit un avis favorable des collectivités locales, chacune demandant la réalisation prioritaire sur son territoire.

En revanche, l'articulation entre le SDRIF et le GPE n'est pas toujours comprise du public :

RE 416 M. Zeig Paris (75) :

« Il est impossible pour un citoyen de comprendre l'articulation entre ce document (SDRIF) et le projet du Grand Paris ».

Une partie du public conteste en particulier la ligne 18 :

RE 777 :

« Une partie du réseau de métro automatique ne correspond pas à des besoins, mais à des opérations de prestige non pas destinées au plus grand nombre mais à une élite privilégiée et ne sera pas rentable (ligne 18 et particulièrement le tracé Orly-Versailles) ».

D'autres font remarquer que le projet de SDRIF ne prend pas en compte les décisions du 6 mars 2013 :

M.Lipietz :

« la révision de l'échéancier du GPE par M. Le Premier ministre, après que le projet de SDRIF ait été arrêté et ici soumis à enquête publique, en dit long sur le caractère « contractuel » du SDRIF entre l'État et la Région ! ».

D'autres encore proposent de compléter le bouclage de Paris :

Sauvegarde des Menuls :

« La voie de chemin de fer « Epône-Versailles » n'est pas mentionnée comme devant être utilisée et modernisée pour relier les TIM « Seine-aval » et « Versailles-Saclay ». Cette solution soulagerait le trafic routier sur la RD 191 et répondrait aux besoins d'échanges « durables » entre ces 2 TIM ; cela compléterait le bouclage de Paris prévu dans le Grand Paris, qui a oublié les liaisons tangentielles et en particulier celles à l'Ouest de la Plaine de Versailles ».

Ou des variantes :

Les Amis de la Terre 95 :

acceptent le principe de la liaison par le GPE entre Le Bourget et Roissy . Ils s'opposent « au coude de 5 kms supplémentaire par le Triangle de Gonesse et la gare en plein champ représentant un surcoût de 600 M€ ». Ils proposent un tracé alternatif faisant partir d'Aulnay la branche de Roissy et non pas du Bourget RER B.

Enfin, beaucoup sont sceptiques quant aux possibilités de financement du GPE, et le CDT Plaine Commune s'inquiète de la taxe déjà payée par les contribuables pour ce projet :

« il faut informer les habitants et les entreprises de l'affectation et de l'évolution de la Taxe Spéciale grand Paris (pour mémoire, les contribuables la paient déjà) et expliquer l'écart entre la perception de cet impôt et son utilisation, c'est-à-dire le début des travaux ».

7.10.1.2.4 Sur la tarification des transports

Certains s'interrogent et s'inquiètent de ce que sera la future tarification des transports :

RE 12 Particulier:

« J'ai lu dans le fascicule 5 sur la tarification des transports que le zonage tarifaire actuel allait être supprimé. Ce document ne détaille pas vraiment ce par quoi il va être remplacé à part pour la zone 1-2. Le système actuel de tarification est assez proportionnel avec les distances parcourues. Avec ce que j'ai lu dans la presse par ailleurs et les discours de certains politiques, en particulier les Verts et le PS, je crains que la nouvelle méthode de tarification ne soit très coûteuse pour la collectivité au sens large. En effet, elle va privilégier des gens qui choisissent de s'installer loin en périphérie de l'Ile-de-France au motif que les loyers sont bas et qu'ils peuvent avoir leur pavillon. Or la nouvelle tarification risque d'accroître le phénomène ».

7.10.1.2.5 Sur la place de l'automobile et le partage de la voirie

La volonté de réduire la place de l'automobile dans les transports, généralement partagée, est critiquée dans les départements de la grande, voire la Petite Couronne. L'automobile « permet des itinéraires qui resteront longtemps sans alternative crédible par les TC » ; les intervenants demandent de « prendre davantage en compte les caractéristiques de la Grande Couronne et la suprématie des déplacements automobiles. »

Les réponses apportées par le SDRIF en matière de déplacements, essentiellement orientées vers les TC, ne semblent pas répondre (aux dires de plusieurs départements et collectivités) aux besoins de déplacement en Grande Couronne. Le renforcement du maillage routier y est insuffisant et le partage multimodal de la voirie doit être pensé localement.

RE 1002 M.Gilles Noisy- le-Grand (93) :

« Par ailleurs, la vision monolithique exclusivement anti-voiture et tout transport commun ne tient pas compte des évolutions de ces modes de transport. Les voitures électriques vont permettre de diminuer l'impact écologique. Elles seront de taille réduite. Il serait bon que ce mode de déplacement soit largement pris en compte dans les orientations d'urbanisation ».

7.10.1.2.6 Sur les parkings aux abords des gares

L'analyse des observations fait apparaître de fortes demandes de parkings aux abords des gares.

M.Gilles Noisy-le-Grand (93) :

« les zones de gares devraient favoriser l'accès aux voitures et au parking pour permettre aux utilisateurs de pouvoir facilement changer de mode de déplacement, notamment pour permettre l'accès aux zones d'emplois (qui sont normalement l'objectif des transports express prévus dans les années à venir) ».

RE 450 M.Gualtieri Parmain (95) :

« Aucun développement pour l'axe Nord Roissy- Cergy, aucun parking près des gares et infrastructures pour ceux qui habitent hors agglomération. Nous n'habitons pas tous à Paris, mais nous cotisons pour le confort et le privilège unique des Parisiens! ».

RE 60 M.Strompf La Verrière (78) :

« Les parkings actuels sont pleins dès 8h le matin, beaucoup d'habitants des communes voisines n'ont pas d'autres solutions que de prendre leur voiture .Ces prolongations devraient être réalisées avant le début des travaux du Pôle Gare de La Verrière, sinon la situation deviendrait ingérable au niveau de ces parkings ».

7.10.1.2.7 Sur la logistique et le fret

L'opinion générale est que le transport de fret ne doit pas être le parent pauvre du transport :

RE 811 M. Humbertjean Levallois-Perret (92) :

« Le développement du fret ferroviaire, tant pour les trafics origine-destination, que pour les trafics de transit, doit constituer une priorité toute particulière dans le cadre d'une politique clairement affichée de report modal. Le mode ferroviaire est en effet, et tout autant que le transport fluvial, auquel il est souvent fait référence, une alternative tout à fait pertinente à la politique du tout camion et il s'inscrit parfaitement dans la politique de report modal qui constitue le levier principal en matière de politique de transport ».

Mais le projet de SDRIF est jugé insuffisant dans ce domaine :

RE 402 M.Gazeilles :

« En matière de logistique urbaine et de fret, le Schéma doit donner une armature plus concrète à ce dossier tout aussi important que le transport de passagers. La mise en place d'un réseau de transports de marchandise (ferroustage, voie fluviale, tram fret etc..) couplé à des plateformes logistiques et zones de stockage en zone dense doivent être définis. De même, afin d'assurer la coordination des acteurs, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France pourrait, de façon complémentaire, devenir autorité de gestion des transports de marchandises ».

Il est reproché au projet un manque de stratégie globale :

« On se contente de geler toutes les zones aujourd'hui dédiées au fret indépendamment de leur utilité réelle et de leur potentiel de mutation pour les autres objectifs du SDRIF ».

Ile-de-France Environnement :

demande que :

«La mutation des zones logistiques soit faite sur les zones actuelles sans extension de surface ; comme pour l'habitat, les zones logistiques doivent être densifiées, et les extensions seront donc à faire en hauteur ; ces zones doivent être desservies

principalement par les transports fluviaux et ferrés, les camions devant être limités à leur emport maximum actuel (35 tonnes) ».

La Ville de Paris fait par ailleurs des propositions de modification du texte du SDRIF pour une meilleure représentation cartographique des sites logistiques et une rationalisation de l'implantation des emprises logistiques.

7.10.1.2.8 Sur la Petite ceinture

Beaucoup ne comprennent pas que cette infrastructure reste inutilisée dans certains secteurs, et la demande de réouverture de la PCRf (Petite ceinture du réseau ferroviaire) est très importante :

RE 1437 1446 1448 1460 1451 1468.... :

« Il est particulièrement scandaleux de voir abandonné depuis 20 ans les 23 km des tronçons nord, est et sud de cette vieille rocade urbaine. Le SDRIF précédent réservait cette infrastructure ferroviaire à la desserte fret et logistique de la Ville. Le présent projet de SDRIF montre une carte où elle figure dans le chapitre dédié au fret et à la logistique urbaine du document 2. Mais elle n'est pas nommée dans le texte ! Pourtant tout milite en faveur de la réactivation de la Petite Ceinture, pour les voyageurs comme pour le fret ».

RE 1613 M. Buisson Vincennes (94) :

« Il est vital pour une ville comme Paris de préserver la Petite ceinture ferroviaire, car c'est une aberration de la laisser en friche ou bien de la transformer en piste cyclable...!!! Le Tram a certes été implanté sur les Maréchaux mais il se tortille en tous sens, est lent et saturé... Le maillage du tram et de la Petite ceinture est différent. Un train rapide sur la Petite ceinture (comme sur la Grande) aurait l'énorme avantage de connecter tous les réseaux ferrés et lignes RER très rapidement ».

Contribution de l'ASPCRf :

« L'association réaffirme la nécessaire préservation des installations ferrées existantes de la ligne sur ses 23 km et la limitation au maximum de la présence humaine sur le site afin de ne pas en détériorer la nature en terme de biodiversité et de ne pas obérer l'avenir en termes de transports de voyageurs et de marchandises. Elle demande le maintien de la ligne et des raccordements avec les artères ferroviaires au sein du Réseau Ferré National de RFF et la réversibilité de tous les aménagements réalisés ou envisagés ».

Contribution de M.Thomachot Paris (75) :

« Les transports en commun s'améliorent peu à peu dans Paris et l'hégémonie passée de la voiture se tempère. Une conséquence de ce succès de fréquentation est que les lignes de bus qui longent peu ou prou la PCRf sont encore presque autant chargées qu'avant le tramway. Le besoin d'un transport en commun circulaire, en correspondance «naturelle» avec des gares et des lignes de métro reste d'actualité. La solution de la réutilisation du site propre de la PCRf reste donc pertinent ».

Toutefois, la Ville de Paris indique que « la transformation de la Petite ceinture fait actuellement l'objet d'une réflexion de la Ville de Paris, en partenariat avec RFF, et un travail de concertation avec les habitants sera mené courant 2013 pour en définir l'avenir ».

7.10.1.2.9 Sur l'usage du vélo

Quelques contributions font remarquer qu'il n'y a pas de cadrage précis pour l'usage du vélo :

M.Devers-Dreyfus Bazoches -sur -Guyonne (78):

« des intentions abstraites mais aucun plan, même indicatif, de schéma de développement des pistes cyclables ».

RE 142 Mme Lesens Paris (75):

«il n'y a pas d'autorité chargée du vélo, contrairement aux TC ou routes.

- les obstacles au déplacement sont innombrables: coupures (du sens interdit à la route infranchissable ou inutilisable...), ruptures de continuités, absence de jalonnement ...
- parler de liaisons vertes ne peut suffire. Il faut parler de voirie et de services, d'utilitaire et de loisir. L'échelle est au moins 20 ou 30 km. Il faut un réseau aussi structurant que ceux des routes ou TC et qui puisse pallier ses faiblesses (trop chargé, grèves, etc.)
- les moyens de faire vraiment sont à trouver (notamment structurels : une agence, une autorité ?) et leur recherche annoncée ».

7.10.1.2.10 Sur le renforcement de l'offre bus

Il est plusieurs fois reproché au projet de SDRIF de ne s'intéresser qu'aux transports lourds (TCSP) et de ne pas faire assez mention des bus (BHNS) ; or les BHNS s'intègrent plus facilement aux voiries anciennes. Plusieurs BHNS sont demandés (par exemple par Gagny Environnement).

7.10.1.2.11 Sur les technologies nouvelles

Les technologies nouvelles (téléphérique, métro-câble...) ne sont pas évoquées dans le SDRIF.

RE 500 M.Thuilliez Limeil-Brévannes (94) :

«Il est indispensable que le projet de SDRIF intègre le téléphérique entre Limeil, Créteil et Villeneuve. C'est un projet malin qui répond à un problème. Pourquoi n'apparaît il pas dans le SDRIF ? ».

7.10.1.3 Quelques extraits des observations recueillies sur des sujets géographiques

Les sujets présentés dans ce cadre sont relatifs à des projets d'infrastructures demandés ou contestés. Certains présentent un caractère structurant pour les réseaux de transport répondant aux besoins de déplacements de la région ou à une fonction de transit ; d'autres une incidence locale. La liste est loin d'être exhaustive, mais les sujets présentés ici à titre d'exemple le sont car ils ont fait l'objet de nombreuses interventions de collectivités, d'associations ou de particuliers.

Pour quelques projets, il faut noter une divergence fondamentale entre l'expression du public et la position des collectivités locales (départements ou communes) ; cette divergence porte sur l'opportunité d'inscrire ou non, voire de désinscrire, le projet dans le SDRIF ; des positions devront être prises sur ces sujets.

7.10.1.3.1 A 104 Cergy-Orgeval

Le principe de cette liaison est inscrit au SDRIF. Environ 200 observations du registre électronique traitent ce sujet.

Les avis du public sont en grande majorité défavorables à cette inscription pour des raisons d'environnement (zones urbanisées) et de coût. Mais il y a des avis favorables et surtout des demandes précises de collectivités (départements et communes) en sa faveur.

Certains reconnaissent que le principe de relier Cergy et Orgeval est bon, mais qu'il faut le faire correctement et poursuivre la rocade jusqu'à l'A 10 pour enfin boucler l' A 104 et non s'arrêter à l'A13, qui est déjà complètement engorgée ; il faudrait aussi l'enterrer dans les zones urbanisées.

Mais pour d'autres, ce projet serait inefficace car il serait impossible de boucler la francilienne au delà de Poissy jusqu'à Les Ulis dans l'Essonne, les plaines de Versailles et de la vallée de la Chevreuse étant à juste titre des sites protégés.

Par ailleurs, la réalisation de l' A 104 conditionne la réalisation du port Seine-Métropole à Achères.

En contrepartie du retrait de l' A 104, certains proposent les mesures suivantes :

améliorer la N184 à partir du nouvel échangeur avec l' A15 jusqu'à Saint-Germain-en-Laye N184 pour laquelle il faut :

- améliorer la protection des riverains,
- supprimer les intersections à niveaux aujourd'hui équipées de feux routiers dont la mauvaise synchronisation est génératrice de bouchons,
- mettre à 2x1voie la N184 afin de supprimer l'entassement aux zones de passage de 2 voies à 1 voie pour un sens de circulation,
- réaliser un échangeur avec l'A14.

L' A 104 pourrait être réalisée sans nuisance par un contournement par le Nord, au travers de zones de cultures.

7.10.1.3.2 TGV POCL (Paris Orléans Clermont Lyon)

Le principe de cette liaison est inscrit au SDRIF. L'examen de la carte présentée au dossier a conduit un grand nombre de personnes à croire que la commune de Saint-Vrain (Essonne) serait coupée en deux par le tracé. D'où de nombreuses protestations (environ 120 au registre électronique) pouvant être résumées ainsi :

RE 174 M. Hennet :

« Je vous fais part de mon opposition au tracé de la ligne POCL-TGV tel que défini actuellement par le SDRIF et qui viserait à passer au cœur de la vallée de la Juine, site inscrit et classé, et couperait littéralement en deux la commune de St Vrain en passant au plus près du village et de ses habitations dégradant ainsi la qualité de vie de ses citoyens et dévaluant leurs biens ».

RE 1331 M. Berteau Saint-Vrain (91) :

« Comment le Schéma Directeur de l' Ile-de-France peut-il faire apparaître un projet de ligne à grande vitesse « LGV POCL », adopté en catimini par le Conseil régional sans consultation de RFF, premier acteur de ce projet . Ce procédé de décision est inacceptable. L'impact de ce projet sur notre commune de Saint-Vrain et sur notre cadre de vie serait majeur ».

D'autres proposent des solutions alternatives utilisant la ligne du RER C située à proximité.

7.10.1.3.3 BIP (avenue du Paris)

La terminaison de ce projet a soulevé de nombreuses protestations. Il est contesté pour son obsolescence et son inutilité :

RE 14 Particulier :

« Conçu au début du siècle dernier, il est devenu obsolète. Pour être viable, il aurait dû être construit il y a 20 ou 30 ans. Désormais, à quoi ça va servir d'ajouter en 2020 une 2x2 voies qui viendra en parallèle de l'A86 et de l'A104 avec une vitesse autorisée en milieu urbain de 70 ou 90 km/h » Ce serait un « désastre écologique » et un projet « pharaonique ». Des liaisons parallèles existent déjà ».

Il lui est également reproché de ne pas répondre aux besoins des habitants du secteur :

RE 555 Mme Marin :

« En effet les déplacements des habitants de ce secteur ne se font absolument pas sur un axe Ouest- Est ».

RE 452 cmhm@free.fr :

« Cette avenue sera d'aucune utilité car les gens qui habitent le secteur ne travaillent pas dans les sites desservis par l'avenue. Cela apportera donc du trafic supplémentaire sans désengorger les axes empruntés actuellement par les gens de la région ».

Ce projet comporterait même des risques :

RE 473 Mme Bede Grosly (95) :

« Sans compter les risques d'effondrement de la butte de Deuil (au-dessus de cette avenue proposée) et de toutes les maisons qui s'y trouvent ».

Certains font des contre-propositions :

RE 237 M.Bertuzzi Soisy-sous-Montmorency (95) :

Demande :

« 1- soit la réalisation originale d'un système automatisé de transport, du type VAL (cf la desserte Orly-Antony) de la gare du Champ de Courses d' Enghien jusqu'à Roissy.
2- soit la réalisation d'une simple desserte routière à 2x1 voie supportant un trafic de bus (qui ne serait donc pas pour autant en site propre) et qui se raccorderait aux infrastructures actuelles après le pont SNCF du Champ de Courses à Soisy à partir du Parking de l'hippodrome ».

Les collectivités locales sont partagées ; le projet porté par le Conseil général du Val d'Oise est attendu par les communes situées sur la partie Est du tracé, alors que les communes sur la partie Ouest ont un avis réservé voire défavorable.

La commune de Villiers-le-Bel :

« Le SDRIF indique à propos de l'avenue du Parisis (page 179 du projet de SDRIF) que « la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé ». Considérant que cette disposition n'est ni réaliste dès lors qu'un TCSP occupe la voie centrale -ce qui interdit tout doublement d'un véhicule- ni conforme à la mission de cette voie destinée à désenclaver le territoire, il est demandé que l'Avenue du Parisis soit constituée d'une 'deux fois deux voies' sur laquelle circulera un TCSP ».

7.10.1.3.4 Liaison Mantes-Saint-Quentin-en-Yvelines (alias Voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre ou liaison Seine-aval- Saint-Quentin-en-Yvelines) et Mantes-Cergy

La liaison Mantes/Saint-Quentin-en-Yvelines a été retirée du projet de SDRIF ; mais elle fait l'objet de protestations de ceux qui craignent sa réinscription, car elle est demandée à nouveau par quelques collectivités locales.

Les raisons essentielles de la contestation de cette liaison sont :

RE 323 M. Soule Herblay (95) :

« La liaison Mantes/Saint-Quentin-en-Yvelines est inutile car :
elle va passer trop près de plusieurs villages;
la population qu'elle est censée intéresser n'est pas vraiment concernée;
son arrivée sur la RN 12 va complètement saturer cette route existante, déjà forte encombrée;
les bretelles d'accès/sortie ne vont pas permettre de désengorger la RD191;
comme il est dit dans le document «Vision régionale», il faut diminuer les déplacements des personnes ;
les lieux traversés par cette voie rapide vont fortement perturber l'activité agricole, qui représente l'un des greniers à céréales de l'Ile-de-France;
Je suis donc contre cette liaison Mantes/Saint-Quentin en Y. Si vous voulez la faire, alors enterrez-la ».

La liaison ne figurant plus au SDRIF, beaucoup s'en réjouissent.

Alors que des collectivités la redemandent: Andrésy, Goussonville, Flins....

7.10.1.3.5 Contournement de Nézel

La liaison Mantes-Saint-Quentin-en-Yvelines aurait permis de désengorger la village de Nézel de la circulation des poids lourds de la RD191. La liaison n'étant plus inscrite au SDRIF, de nombreux habitants se plaignent de la nuisance due à la circulation des poids lourds à travers le village et demandent une déviation.

RE 424 M. Darrier Nezel (78) :

« J'habite un petit village nommé Nézel dans le 78 et il est traversé par la RD191 où passe des milliers de camions quotidiennement (environ 10 000 voitures dont 15% de camions). Or, je constate que la déviation de ce village et de la vallée de la Mauldre (prévue depuis plus de 50 ans) n'apparaît plus sur les cartes et documents du SDRIF. Ainsi, notre village a créé une association afin de soutenir la déviation et la remettre à l'ordre du jour ».

Même les camionneurs reconnaissent le problème :

RE 1271 Particulier:

« Bonjour, je veux vous parler du village Nézel, je suis camionneur, j'y passe tous les jours, et à chaque fois, c'est épouvantable, aux heures de pointe, c'est un bazar monstre, et dans la journée les camions passent à des vitesses invraisemblables,(ce n'est pas mon cas) les piétons sont condamnés, tout cela se terminera mal !!!!! Les habitants ont manifesté dernièrement, et c'est pour cela que je vous envoie ces quelques lignes ».

Mais d'autres craignent de voir en une déviation une amorce de la liaison Mantes-Saint-Quentin-en-Yvelines et proposent des variantes :

RE 1352 M. Vasseur Maule (78) :

« ... ne pas se laisser abuser par la pétition menée par des personnes de Nézel qui préconisent la création d'une déviation «locale» entre Nézel et Mareil-sur-Mauldre qui est

en fait un embryon de la «Voie Nouvelle de la Vallée de la Mauldre» et réintroduirait cette voie inutile supprimée du SDRIF. D'autant plus qu'il existe une solution locale à Nezel en utilisant une rue située au dessus de la ligne SNCF en sens unique dans la direction Maule Epône et la rue principale(RD 191) dans le sens Epône- Maule. De plus la création de la «déviation» préconisée par cette Association amènerait une urbanisation du plateau agricole de Thoiry et réduirait la surface des terres agricoles qu'il faut sanctuariser ».

7.10.1.3.6 Desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines

Globalement, la desserte de Saint Quentin-en-Yvelines a été jugée insuffisamment prise en compte dans le projet de SDRIF.

Le Codesqy Conseil de Développement de Saint- Quentin- en-Yvelines :

« Il y a aussi incohérence entre les objectifs du projet de PDUIF, qui fixe un objectif d'augmentation de 20% de la part modale des transports collectifs à l'horizon 2020 et une réduction des transports mécanisés individuels, et l'insuffisance de propositions pour la desserte du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines ».

Ou encore :

RE 326 M. Moïse Montigny-le-Bretonneux (78) :

« Le projet de SDRIF est fort intéressant mais a plusieurs incohérences pour Saint –Quentin-en Yvelines :

- le développement urbain le long du faisceau ferroviaire n'est pas accompagné du développement de l'offre de transports alors que le faisceau des lignes C+N+U est déjà saturé ;
- Le RER F a disparu et rien n'est proposé pour renforcer les lignes et prolonger le RER C à Coignières et la ligne U à Rambouillet ;
- la future ligne 18 n'est pas connectée au faisceau ferroviaire à Saint-Quentin- en - Yvelines alors que ce serait un complément indispensable pour irriguer le plateau de Saclay en provenance du sud ouest ;
- la TGO devrait être prolongée à Saint-Quentin en Yvelines comme le projet mis actuellement l'enquête publique le permettrait puisque le raccordement prévu vers la gare de Saint Cyr est «dans le bon sens» ;
- aucune solution n'est proposée pour le trafic de transit provenant de l'autoroute A12. La mise en boulevard urbain dans Trappes va le réduire. Il faut donc préserver la possibilité de prolongement de l'A 12 jusqu'à Rambouillet.

Par ailleurs, la colline d'Élancourt, point culminant de la région, est maintenant boisée. Ce nouvel espace vert devrait être préservé et un point vert devrait être indiqué dans la carte générale de destination du sol ».

Certains font des propositions :

RE 779 Jouy Ecologie :

« Il faut améliorer l'existant en transformant la branche Versailles Chantiers - Massy - Juvisy du RER C, peu performante, en Tangentielle sud, prolongée à l'est vers Pont de Rungis et Sucy - Bonneuil, et à l'ouest jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines (Coignères), sans changement à Versailles Chantiers. Il faut mailler le territoire avec des services de bus entre Nord et Sud ».

7.10.1.3.7 Desserte de Villeneuve-le-Roi

La desserte de Villeneuve-le-Roi est jugée insuffisante ; il y a de très nombreuses interventions sur ce sujet.

L'intervention suivante a été répétée maintes fois :

RE 527 M. Correia Villeneuve- le -Roi (94) :

« Il est urgent d'améliorer la desserte RER de Villeneuve-le-Roi, en augmentant la fréquence des RER en gare de Villeneuve et en en faisant en sorte que tous les trains passant par Orly-ville / les Saules aient pour terminus la gare de Massy .. Concernant les transports en commun, il est nécessaire d'améliorer la desserte de Villeneuve-le-Roi : il convient de réaliser un tram-train qui relierait, d'ouest en est, Villeneuve-le-Roi avec Orly-Rungis, Villeneuve-Saint-Georges, Limeil, Sucy et Champigny. Il est nécessaire de prolonger vers Villeneuve-le-Roi puis Athis le tramway qui part de Paris (porte de Choisy) et dessert Ivry, Vitry, Choisy et Orly. Il serait intéressant de renforcer les horaires de la ligne 8 Athis-Cars et de modifier le tracé. Pour réduire les embouteillages à Villeneuve-le-Roi, il est urgent de construire un pont supplémentaire entre le pont de Choisy et le pont de Villeneuve ».

7.10.1.3.8 Contournement de Coulommiers

Ce projet suscite des désaccords sur le tracé ; un tracé sud a été choisi alors que certains préconisent un tracé nord, ainsi justifié :

RE 360 M. Mennouni :

«J'attire votre attention sur un projet de soit disant «contournement de Coulommiers» qui vient de se conclure par le vote des élus du SCOT de Coulommiers sans faire l'unanimité par le choix d'un tracé Sud et d'une enveloppe de 500 000€ pour faire les études sur ce seul tracé.

Or, il apparaît dans les études du Conseil général de Seine-et-Marne et dans le SCOT de Coulommiers que «ce projet n'a de sens que s'il est couplé avec une autre infrastructure (la liaison de la Nationale 34 à la Nationale 36) qui n'apparaît pas dans le SDRIF» et qui entre dans le SCOT du Pays Créçois. Aucune consultation n'a eu lieu entre les deux SCOT et aucune réunion de travail n'est prévue entre les élus. Sachant que le tracé par le Sud est estimé à 60 Millions d'euros, il faudra rajouter la même somme pour l'axe N34 /N36. De plus, il apparaît déjà au SDRIF la liaison Ferté sous Jouarre, Coulommiers-, Nangis et une volonté de faire un axe Coulommiers- Meaux fort judicieux pour les habitants et qu'il me paraît difficile de réaliser un tracé par le Sud alors que tous ces axes se situent au Nord ».

RE 1339 M. Hebrard Pommeuse (77) :

« les élus du secteur ont adopté une délibération pour valider le contournement de Coulommiers par le secteur sud. En plus de ce projet de ZAE et densification, la création de la déviation par le secteur sud conduirait à densifier l'urbanisation entre Coulommiers, Mouroux et Pommeuse, à supprimer totalement le caractère boisé et agricole du versant nord de la vallée du Grand Morin sur Saint Augustin et à traverser des zones urbaines de Mouroux, Pommeuse et Saint Augustin. Les projets envisagés tant dans le pastillage que dans le développement des voiries paraissent incompatibles avec le projet de parc naturel de la Brie et des Deux Morin qui est évoqué dans le cadre de ce projet de SDRIF ».

7.10.1.3.9 TCSP sur la RD 920 (ex RN 20) et aménagement de cet axe

Ce projet entraîne de nombreuses protestations (dont celle du Conseil général des Hauts-de-Seine) car il réduira physiquement la place de la circulation automobile sur cette RD (ex RN20) qui est déjà embouteillée ; de plus, il est parallèle au RER B, mais le déchargera-t-il ?

RE 1158 M. Laserson Étampes (91) :

« Chef d'entreprise à Étampes, je suis très préoccupé par l'avenir de la RN 20. En effet, le Département de l'Essonne travaille sur des projets de requalification de cet axe essentiel, avec l'objectif de le transformer en un « boulevard urbain à vitesse réduite » avec transports en commun en site propre et une seule voie de circulation dans chaque sens. L'Essonne a annoncé son intention de demander la reconnaissance de ces projets dans le SDRIF. Pour les entreprises du Sud-Essonne, ces projets sont inacceptables car notre territoire en subirait tous les inconvénients sans en avoir aucun avantage puisque les dits transports en commun ne viendront pas jusqu'à nous. Les inconvénients sont évidents ; les travaux qui ont eu lieu en 2012 à la Ville-du-Bois ont bien montré le chaos que provoque la circulation sur une seule voie : c'est une démonstration par l'absurde du caractère impraticable d'une telle « solution » dictée par l'idéologie et non par les faits ».

Ce projet de TCSP possède pourtant des défenseurs.

M. Rivet conseiller municipal d'Antony (92) :

« Enfin la création d'un tramway ou d'un bus en site propre le long de la RD 920 prévue par le SDRIF est nécessaire pour décharger un RER B en quasi saturation et créer une vraie artère urbaine désengorgée d'une circulation routière voulue dominatrice par le Conseil général des Hauts- de- Seine. En effet, en l'absence quasi-totale de pistes cyclables, la seule alternative à la voiture individuelle sur cet axe majeur de liaison avec Paris est une unique ligne d'autobus à la durée de parcours imprévisible et à la capacité très limitée ».

7.10.1.3.10 Desserte de Montgeron

La population montgeronnaise demande :

Collectif Montgeron :

« -l'amélioration de l'accès aux gares et du fonctionnement du RER D. Il s'agit des gares de Vigneux, Yerres et surtout Villeneuve- Saint- Georges, véritable nœud ferroviaire, pour freiner l'augmentation des flux uniquement vers la gare de Montgeron ;
- un nouveau pont sur la Seine à Vigneux pour la liaison avec Orly Rungis ;
-la déviation de la RN 6 à Villeneuve- St- Georges pour favoriser l'accès aux gares les plus proches » ;
« Une des améliorations pouvant être apportée au fonctionnement des RER est le percement du 2^{ème} tunnel Châtelet/gare du Nord ».

7.10.1.3.11 Prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'à la Cerisaie

Ce prolongement fait l'objet de nombreuses demandes, aussi bien de particuliers que de collectivités.

RE 650 Mme Gaudit Stains (93) :

« Je réclame que soit de nouveau inscrit le prolongement de la ligne 13 et son interconnexion avec la Tangentielle Nord à la gare de la Cerisaie. Avec la construction de nouveaux logements et le développement des zones d'activité, ce prolongement permettrait l'articulation entre 2 axes majeurs, et avec un arrêt au Globe, il y aurait un maillage de proximité par l'intersection avec les lignes de bus nord/sud et l'accès aux 6 routes de La Courneuve ».

7.10.1.3.12 Port multimodal d'Achères

Il y a quelques critiques sur l'utilité de ce port qui peuvent se résumer ainsi.

M. et Mme Lenormand Carrières- sous- Poissy (78) :

« ce projet, qui est vieux de 30 ans, a fait l'objet d'une enquête publique en 2012, et d'un Avis défavorable du commissaire enquêteur, qui a relevé notamment un très fort impact environnemental et sanitaire négatif, dans un site remarquable préservé. La mobilisation des riverains contre ce projet a été massive. Malgré tout, le Conseil général passe en force et a fait récemment déclarer par le préfet l'utilité publique du projet... NON au PORT D'Achères tel qu'il est présenté aujourd'hui, sur 400 ha, sans aucune analyse économique fondée permettant de valider le modèle économique. On nous parle de transport fluvial pour alléger le transport routier, mais une fois les cargaisons déchargées à Achères, comment sont-elles acheminées à leur destination finale ? Par camion évidemment ! Et comment depuis Achères gérer le flux de camions ? En faisant construire l' A104 et le pont d'Achères et en faisant circuler ces camions en pleine zone urbaine ».

M. Bages Conflans- Sainte- Honorine(78) :

« Les plateformes multimodales (trains et transporteurs routiers de faibles ou moyennes capacités) ne peuvent s'envisager que pour une desserte locale et au grand maximum régionale des industries, des commerces et des produits alimentaires, seul le transport fluvial pouvant avoir une desserte plus large en fonction des capacités des voies navigables d'aujourd'hui (et de demain).

La plateforme d'Achères ainsi que toutes les infrastructures routières n'ont été conçues que pour rediriger des énormes quantités de conteneurs (pour la plupart en provenance d'Asie) débarquées dans les ports du Nord de l'Europe (Amsterdam, Rotterdam, Anvers), via le futur canal Seine-Nord Europe (pourquoi dans ce cas ne pas utiliser Le Havre et des plateformes de petite et moyenne capacités le long de la Seine, ce qui réduirait la distance parcourue par ces tankers hauturiers). La plateforme d'Achères, plaque tournante de dépose, d'entreposage et d'enlèvement de conteneurs pour l'Europe du Sud n'est donc conçue par les technocrates qu'en liaison avec de « grands projets d'infrastructures autoroutiers » (Prolongation A 104, Pont d'Achères RD30-RD190, nouveau pont de Poissy, échangeur sans feux déjà réalisé entre A 15 et N 184 permettant les liaisons vers A 12, A 13, A 14, A 86, N 118, A 10) ».

7.10.1.3.13 Barreau de Gonesse

Le barreau de Gonesse a été critiqué depuis la décision de faire la branche le Bourget/Roissy du GPE.

Le Collectif Pour le Triangle de Gonesse :

« le barreau de Gonesse ne résoudra pas les difficultés d'accès aux emplois de Roissy pour les habitants du Val d'Oise. Le barreau ferré aurait en réalité une utilité pour l'urbanisation du Triangle de Gonesse et pour la desserte du Parc des expositions. Ainsi ce dernier serait relié à deux lignes de RER. Mais le barreau de Gonesse aurait la même fonction que le projet de la branche Le Bourget-Roissy du Grand Paris imaginé plus récemment. De ce fait, le projet Grand Paris rend inutile la réalisation du barreau de Gonesse ».

7.10.1.3.14 TCSP Massy-les-Ulis

Ce TCSP est inscrit au projet de SDRIF et au plan de mobilisation ; mais sa réalisation est jugée trop lente :

« Depuis des années la ligne Transports en site propre (TSP) Massy - Zone Courtaboeuf - Les Ulis - Bures sur Yvette (tracé en partie sur la ligne 2 des Cars d'Orsay) est retardée pour des multiples raisons qui ne tiennent pas debout. Il est urgent de désenclaver les Ulis au niveau des transports en commun et rendre une liaison possible qui n'est pas impactée par

les bouchons fréquents sur l'A10 direction Massy. La voie d'expérimentation doit être rapidement prolongée. Cette ligne TSP doit être réalisée avec haute priorité et dans les plus brefs délais ».

7.10.1.3.15 Prolongement du tram T1 à Val de Fontenay (Est) et à la Jonchère (Ouest)

Le prolongement du tramway T1 semble prendre du retard vers l'Est ; vers l'Ouest, le terminus est contesté ; ce projet est inscrit au plan de mobilisation.

« Le prolongement du tram T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (ligne 15, RER E, RER A) attendu depuis plus de 10 ans !!! Cependant, le désaccord de la Ville de Noisy-le-Sec sur le tracé empruntant la rue Jean Jaurès risque fortement de conduire au blocage de ce projet urgent. Le maire l'affirme haut et fort ! Une alternative de tracé en limite de Romainville et de Noisy, rue du Parc, présente de multiples avantages. Elle permettrait de desservir une zone à très fort potentiel de développement à l'Est de Romainville et Pantin, à l'Ouest de Noisy et Bobigny. Tandis que la traversée de Noisy n'apporte aucun avantage régional ! Elle rendrait beaucoup plus accessibles la préfecture de Bobigny et le centre administratif d'Est Ensemble. Une desserte de la cité administrative de Bobigny est même envisageable ! Ce tracé est rendu possible par la rupture de charge nécessaire à Bobigny vu le nouveau matériel roulant ».

RE 1534 M.Angelloz Rueil (92) :

« Le prolongement du Tramway T1 doit avoir son terminus à Rueil La Jonchère et non pas au centre ville ».

7.10.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.10.2.1 Le projet de SDRIF

Quelques extraits du dossier du SDRIF sont présentés ci-après ; ils donnent les objectifs du projet en matière de transports et déplacements (concevoir des transports pour une vie moins dépendante de l'automobile ; un système de transport porteur d'attractivité), et les programmes envisagés.

7.10.2.1.1 Renouveler le modèle de transport (Fascicule Défis, projet spatial régional, objectifs)

L'Ile-de-France est dotée d'un système de transport de personnes (infrastructures routières et de transports collectifs) performant, fruit de la planification et de plusieurs décennies de politiques publiques. Il constitue un atout indéniable pour la région Ile-de-France. Cependant, ce système reste territorialement déséquilibré et limité en capacité face à l'évolution de la demande de déplacements. En effet, sa construction a longtemps reposé sur une logique de croissance des vitesses de déplacement garante d'efficacité économique et sociale. Les transports étaient devenus la variable d'ajustement par la création de nombreuses liaisons radiales vers un hypercentre très équipé, tandis que la Petite Couronne restait mal desservie et que le réseau de transport ne disposait pas de liaisons performantes en rocade qui auraient pourtant permis des déplacements de banlieue à banlieue. Le territoire francilien est devenu déséquilibré, avec un centre bien desservi, une Petite Couronne au tissu urbain dense mais sous-équipée en moyens de transports collectifs et une Grande Couronne dépendante de la voiture particulière. Désormais, le critère de la vitesse n'est plus essentiel. **La qualité de la mobilité**, qu'elle soit professionnelle, ludique ou

domestique, **repose sur une offre plurielle** adaptée aux besoins et aux territoires. Cette offre de mobilité plurielle repose par conséquent sur divers modes.

Dans ce contexte, le SDRIF vise à refaire du réseau de transport collectif un atout premier pour la région Ile-de-France, en pensant notamment une nouvelle articulation entre urbanisme et transport. Il doit ainsi mieux répondre à la réalité des besoins de déplacements des Franciliens, pour atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de vie et de réduction des nuisances atmosphériques et sonores, ainsi que pour accompagner le développement d'une métropole de rang mondial. **C'est à ce titre que le SDRIF fait de la modernisation de l'existant et de l'amélioration des déplacements de banlieue à banlieue une priorité.** Cet enjeu, qui traduit une vision moins extensive de l'aménagement et de l'urbanisation, est également plus compatible avec la réalité des capacités financières des pouvoirs publics.

Le SDRIF décline ainsi quatre objectifs :

- moderniser et optimiser les réseaux existants, pour répondre aux besoins immédiats des Franciliens ;
- répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue ;
- organiser l'offre de transports collectifs dans la Grande Couronne, afin de répondre aux besoins de desserte de plus en plus affirmés des bassins de vie et de liaisons de pôles à pôles
- promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité. Il s'agit donc de promouvoir de nouvelles formes d'aménagement de l'Ile-de-France par le renouvellement du système de transport fondé sur une **intervention massive sur l'existant (prévue dans le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France)** et la **constitution d'un nouveau réseau**, plus moderne et mieux structuré (réseau autoroutier régional à usages partagés, métro automatique du Grand Paris Express, rocade de lignes à grande vitesse, etc.). Ce nouveau réseau répond aux enjeux de densification des zones urbaines et à la volonté de reconstruire la ville sur la ville. **L'idée est bien de contenir l'étalement urbain et de densifier les zones actuellement urbanisées, le cœur de la métropole et les bassins de vie. La région s'affirme ainsi de plus en plus polycentrique.**

7.10.2.1.2 Adapter le système de transports collectifs dense aux nouveaux besoins de déplacements

Depuis que le réseau existe, le développement des transports collectifs a essentiellement porté sur Paris et ses abords, avec le prolongement depuis les années 1980 de la plupart des lignes de métro. Ce système de transport performant et fiable atteint ses limites de capacités car il est de plus en plus sollicité du fait de l'augmentation du trafic. Les quelques créations de lignes structurantes de la fin des années 1990 n'ont pas suffi à absorber la demande croissante de déplacements en transports collectifs des Franciliens (+ 21 % de déplacements quotidiens en transports collectifs entre 2001 et 2010 en jour ouvrable – source Enquêtes Globales Transport). **Le vieillissement du réseau ferré et la mixité**, sans cesse accrue, des circulations sur les mêmes voies (voyageurs et marchandises, grandes lignes et desserte régionale, liaison expresse et omnibus, etc.) fragilisent le système de transport (dessertes, fréquences) qui ne répond qu'en partie aux besoins de déplacement des Franciliens (dessertes, fréquences), différents selon les territoires. **L'amélioration du réseau existant est donc un enjeu essentiel.** La modernisation des RER et la désaturation

des tronçons les plus fréquentés du métro parisien – lieu de convergence des usagers franciliens – sont de fait des priorités absolues en Ile-de-France. Au-delà, il reste des compléments essentiels à apporter aux réseaux de transports collectifs afin d'en accroître la performance :

- le développement d'un ensemble de lignes de tramway et de transports collectifs en site propre (TCSP) à l'échelle de la région ;
- les nouveaux projets de lignes en rocade (notamment le métro automatique du Grand Paris Express et les lignes de tram-train), complétés de quelques prolongements ou créations de lignes radiales associés à un jeu de correspondances efficaces. C'est bien l'effet conjoint de la densification associée au développement du nouveau système de transport qui répondra à l'enjeu des déplacements quotidiens de la métropole francilienne et permettra à l'Ile-de-France de conserver son rang parmi les principales métropoles mondiales. À ce réseau de proximité, répondant aux besoins de mobilité quotidienne, s'ajouteront la **création d'une rocade à grande vitesse d'usage régional**, ainsi que de nouvelles gares associées à même de renforcer la très bonne accessibilité nationale et européenne de la région. Ce réseau à grande vitesse sera interconnecté avec le réseau francilien de transports collectifs.

7.10.2.1.3 Décongestionner et mieux partager un réseau viaire achevé

À l'instar des transports collectifs, la région bénéficie d'un réseau viaire dense, capacitaire et maillé, qui renforce sa portée internationale et son attractivité (économique, touristique, etc.). En 2012, le réseau de voirie est pratiquement achevé, y compris le réseau à caractère magistral d'autoroutes et de voies rapides, articulé sur des radiales et trois niveaux de rocades quasi complets. Il dessert le territoire régional d'une manière équitable et se connecte aux infrastructures nationales et internationales. Fortement développé dans la seconde moitié du XXe siècle, le réseau viaire a accompagné l'explosion de la voiture individuelle et s'est adapté à ce moyen de déplacement alors considéré comme le modèle à privilégier. **La congestion du réseau viaire à caractère magistral et structurant est aujourd'hui récurrente aux heures de pointe.** Elle est source de nuisances environnementales importantes, pénalise l'attractivité économique et l'emploi ainsi que la qualité de vie de ceux qui sont contraints d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements quotidiens. Aussi, le SDRIF privilégie des solutions durables consistant à :

- développer rapidement et équitablement le réseau de transports collectifs et plus généralement les modes alternatifs au véhicule particulier ;
- permettre aux populations mises en difficulté par le coût et l'insuffisance de l'offre de logements dans la zone agglomérée, de trouver en zone dense, à proximité des réseaux de transports collectifs performants, un habitat de qualité et des emplois diversifiés ;
- traiter les points durs de congestion et faire évoluer l'usage du réseau viaire vers notamment un partage plus équilibré de la voirie.

La définition de nouvelles fonctionnalités du réseau viaire constitue une solution complémentaire à explorer compte tenu de sa densité, de son potentiel et des secteurs irrigués qui sont souvent des secteurs en fort développement ou en mutation. **Cette évolution de l'usage du réseau viaire se traduit par l'accès aux réseaux à caractère magistral et structurant à l'ensemble des modes, selon un partage modal plus équilibré, alors que la voiture individuelle est aujourd'hui le mode prédominant.** Le partage modal du

réseau viaire suit deux orientations dictées par les fonctionnalités des réseaux et le contexte urbain :

- dans les secteurs agglomérés, la voirie doit être repensée pour atteindre l'objectif de densification recherché. Le boulevard urbain, défini comme un axe multimodal structurant support d'une intensité urbaine où cohabitent la fonction de desserte, la fonction sociale (commerces, promenade, etc.) et la fonction urbaine, constitue une réponse adaptée. Sur ces axes, il est nécessaire de réduire la place dévolue à la voiture individuelle au profit des transports collectifs et des autres modes. Le réseau à caractère structurant est majoritairement visé par cette évolution ;
- dans les secteurs plus diffus des territoires ruraux, le réseau à caractère magistral répond principalement à des besoins de liaisons de pôle à pôle et de rabattement vers le centre de l'agglomération et donne dans ce cas la priorité aux transports collectifs et autres modes alternatifs. Cette évolution s'accompagne du développement d'une gestion dynamique du réseau magistral, garantissant un meilleur écoulement des flux à capacité constante.

Pour répondre à ces défis majeurs, il est nécessaire de conduire une approche globale des déplacements associant les enjeux routiers aux enjeux des transports collectifs, comme soutien au développement économique, social et environnemental de la région.

7.10.2.1.4 Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains (Fascicule Défis, projet spatial régional, objectifs)

À l'échelle de la métropole francilienne, le réseau de transport métropolitain regroupe, d'une part les RER, les trains et le métro dans le champ du transport collectif et le réseau à caractère magistral d'autoroutes et de voies rapides dans le champ du transport routier . Il doit garantir la circulation fiable et efficace des personnes, la mise en relation des polarités économiques, d'emplois et de recherche, et la connexion avec les portes d'entrée internationales et nationales de l'Île-de-France que sont les gares et les aéroports. Pour permettre et accompagner le développement de la métropole, le réseau structurant, véritable armature de la Région Capitale, doit être renforcé et développé à court, moyen et long terme. Pour y parvenir, le réseau de transport inscrit dans le SDRIF s'appuie sur quatre grands chantiers :

- la fiabilisation et l'optimisation des RER et du réseau ferré existant ;
- le développement du réseau de métro par la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express et le prolongement de certaines lignes existantes afin de développer l'offre à l'échelle de l'agglomération centrale pour renforcer l'effet réseau du système de transport existant ;
- développer un ensemble de lignes de tramways et de TCSP ;
- aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales et mettre en œuvre de nouveaux principes d'exploitation du réseau routier à caractère magistral.

7.10.2.1.5 Fiabiliser et optimiser les RER et le réseau ferré existant

Le SDRIF fait de la modernisation des lignes de RER, et plus généralement des lignes du réseau ferré francilien, une priorité majeure. Ces lignes, organisées en radiales, sont en effet très fréquentées et ont connu depuis plus de 10 ans une croissance continue de leur trafic fragilisant ainsi leur exploitation. Pour améliorer la fiabilité du réseau existant et la qualité de service, **il est nécessaire d'intervenir sur la structure complexe du réseau en branches, l'hétérogénéité des circulations ferroviaires empruntant les mêmes voies (omnibus,**

grandes lignes, fret) et la longueur des lignes RER. Il convient également de continuer à adapter les fréquences des trains aux densités actuelles ou futures. En complément, l'effort de modernisation des installations et des matériels entrepris dans les années 2000 doit être poursuivi.

Améliorer les conditions de transport des voyageurs grâce à un temps de parcours fiabilisé, une desserte renforcée, et une fréquence adaptée des trains, constitue une des priorités pour rendre performant le réseau de transports collectifs et répondre aux attentes des Franciliens. **C'est pour répondre à cette urgence que plusieurs opérations seront lancées à court et moyen terme, parmi lesquelles la mise à niveau de la signalisation et le traitement des points durs.** Au-delà, un certain nombre de projets d'envergure permettant de fiabiliser le réseau existant compléteront le schéma global de transport. C'est le cas du prolongement du RER E à l'ouest qui permettra d'améliorer la desserte du Mantois.

D'autres projets sont à envisager : le nouveau tunnel central pour désengorger le tronc commun des RER B et D entre Gare du Nord et Châtelet-Les Halles, la création d'une paire de voies supplémentaire entre Juvisy-sur-Orge et Paris-Austerlitz ou la construction d'une voie ferrée nouvelle et de surface pour le RER D dans le secteur du Triangle de Gonesse, dite « barre de Gonesse ».

Cet effort considérable de remise à niveau du réseau s'accompagne d'une intervention équivalente pour moderniser les nœuds d'échange ferroviaires, tels que Châtelet-Les Halles ou Juvisy, et pour structurer les polarités urbaines autour des gares. Ce chantier sur les RER et leur rénovation s'accompagnera de la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train. **Ce réseau de lignes de tram-train dont la réalisation a commencé (tram-train Massy-Évry, Tangentielle Nord, Tangentielle Ouest), permettra de mieux desservir la moyenne et la Grande Couronne.** Il multipliera les liaisons rendues possibles en transports collectifs et désenclavera de nombreuses zones peu desservies, notamment des territoires en difficulté.

Opérations RER prévues (fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ») :

Plan de mobilisation :

- Nouvelle branche de RER D, entre la gare RER D Villiers-le-Bel – Gonesse- Arnouville et la gare RER B Parc des expositions à Villepinte (dit Barreau de Gonesse).
- Prolongement du RER E à l'Ouest.

Avant 2030 :

- Création d'un nouveau tunnel de désaturation entre Châtelet-Les-Halles et Gare du Nord.
- Création d'une nouvelle paire de voies de Paris à Juvisy.
- Prolongement du RER E à l'est jusqu'à Val-Bréon.

Après 2030 :

- Prolongement du RER B jusqu'à Saint-Mard.
- Prolongement du RER C jusqu'à Coignières ;
- Prolongement du RER E jusqu'à Meaux.

7.10.2.1.6 Réaliser le métro automatique du Grand Paris Express et prolonger des lignes existantes

Au-delà des améliorations apportées aux infrastructures existantes, le renouvellement du système de transport passe par le développement d'un réseau structurant de transports collectifs, notamment par la création de lignes qui permettront des liaisons de banlieue à banlieue. Il s'agit de créer de nouvelles dessertes et d'obtenir un développement significatif de l'offre de transports, afin de répondre aux évolutions urbaines constatées, d'absorber la croissance prévisible de la demande liée aux nécessités d'intensification urbaine et d'encourager significativement le report modal depuis la voiture particulière.

Ce développement s'appuie notamment sur la réalisation du projet de métro automatique du Grand Paris Express et sur le prolongement de lignes existantes, en correspondance avec les lignes de train et de RER, afin de fluidifier les mobilités pour l'ensemble du territoire régional. Il doit également permettre d'améliorer dans la durée les conditions de transport des usagers au quotidien par la désaturation du réseau existant. L'agglomération centrale connaîtra une évolution essentielle de son niveau de desserte grâce à la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Les communes du cœur de métropole bénéficieront de nombreuses dessertes directes permises par la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express (GPE). **Avec plus de 70 gares, le métro automatique du Grand Paris Express permettra une desserte fine du territoire. Le réseau du métro sera ainsi doublé, passant d'environ 220 km en 2012 à plus de 440 km d'ici 2030.** Et au-delà de l'extension sans précédent du linéaire kilométrique, le réseau, pour plus de la moitié, bénéficiera également des avantages du métro automatique. Pour améliorer la qualité des déplacements en Ile-de-France, renforcés notamment par l'effet réseau du système de transport, le métro automatique du Grand Paris Express s'articulera efficacement au réseau existant et permettra des correspondances de qualité avec le métro par le prolongement de lignes radiales. Le SDRIF prévoit dans le même temps une extension raisonnable et priorisée du réseau de métro.

Projets de métro automatique du GPE (fascicule propositions pour la mise en œuvre) :

Avant 2025 :

- Ligne rouge (Aéroport Charles-de-Gaulle – Saint-Denis Pleyel – Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs – Le Bourget RER) .
- Ligne orange (Saint-Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier – Noisy-Champs – Champigny Centre) Ligne verte (Versailles-Chantiers – Aéroport-d'Orly).
- Ligne bleue (Saint-Denis-Pleyel– Orly) .

Après 2025 :

- Ligne orange Ouest (Nanterre – Saint-Denis-Pleyel) .
- Ligne verte Ouest (Versailles Chantiers-Rueil-Nanterre) .
- Ligne rouge Nord (Aéroport Charles-de-Gaulle – Le Mesnil- Amelot).

7.10.2.1.7 Développer l'offre de tramway

Le SDRIF propose la réalisation à terme d'une douzaine de lignes. Ce mode de transport, outre ses avantages techniques et économiques, agit également comme un puissant vecteur de renouvellement et de recomposition urbaine. Il s'agit ainsi d'améliorer l'accessibilité à l'ensemble des grands pôles urbains et économiques de la métropole, et par là même d'en faciliter le développement. Il s'agit également de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue par la création de nouveaux services en rocade. Le prolongement et la création des lignes de tramway ainsi que la réalisation de sites propres pour les TCSP complèteront le

développement du réseau métropolitain créant ainsi un véritable effet de réseau grâce à des correspondances de qualité. Cette amélioration considérable des transports collectifs en Ile-de-France offrira une alternative compétitive à l'usage de la voiture, en particulier dans les déplacements de banlieue à banlieue.

Projets de tramways (fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ») :

Plan de mobilisation :

- Prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay
- Prolongement du tramway T1 à Colombes
- Prolongement du tramway T3 à Porte-d'Asnières
- Débranchement du tramway T4 à Clichy-Montfermeil
- Prolongement du tramway T4 Noisy-le-Sec – Bondy
- Réalisation du tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay
- Réalisation du tramway T7 Villejuif-Juvisy
- Réalisation du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse puis prolongement à la gare RER E de Rosa Parks
- Réalisation du tramway Antony-Clamart (TAC) puis prolongement à Issy ou Clamart
- Réalisation du tramway Paris Orly sur la RD5

Avant 2030 :

- Prolongement du tramway T1 à Rueil-Malmaison
- Prolongement du tramway T3 à Porte-Maillot.

7.10.2.1.8 Réaménager des boulevards urbains et réaliser des TCSP structurants

Pour respecter les objectifs modaux et environnementaux fixés dans le PDUIF et le SDRIF **une profonde remise en cause de la place de la voiture dans l'espace public est indispensable.** Ainsi, le réseau à caractère structurant de voirie doit devenir le support de nouveaux axes métropolitains, avenues et boulevards urbains, construits autour d'une voirie multimodale requalifiée. La réalisation d'un TCSP peut y être intégrée, là où la coexistence des fonctions le rend nécessaire et contribue à l'émergence de liaisons de TCSP irriguant finement les territoires, et maillant le réseau ferré (trains, RER, métros, tramways) afin d'offrir une véritable alternative à la voiture particulière. **Le partage multimodal de la voirie est donc une des composantes essentielles du modèle urbain, compact et intense, voulu par le SDRIF.** Il permet de favoriser au sein même des villes et des territoires l'interface entre les modes de déplacements et les fonctions urbaines.

Les anciennes routes nationales radiales convergeant vers Paris en traversant les territoires en proximité de Paris sont naturellement pressenties pour muter en boulevards urbains (RD19, RN7, RN20/RD920, RN34, RN3, etc.) de même que les axes desservant des polarités existantes ou futures hors de la zone agglomérée dense. La promotion des modes actifs s'insère bien évidemment dans ces politiques renouvelées de conception, d'aménagement et de requalification de l'espace public de voirie. L'évolution de la réglementation, la réduction des vitesses en ville, la constitution d'un réseau régional d'itinéraires cyclables dédiés, une politique active de stationnement doivent permettre au vélo de trouver en Ile-de-France une place très notablement renforcée, comme mode de transport à part entière.

Projets de TCSP (fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ») :

Plan de mobilisation :

- TCSP Sénart – Melun
- TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy
- TCSP Corbeil-Essonnes – Évry – Grigny – Viry-Châtillon
- TCSP Porte de Pantin – Gare de Gargan (via la RN3)
- TCSP Paris – Les Ardoines – Choisy
- TCSP Sénia – Orly
- Est TVM
- TCSP Villiers-le-Bel – Villepinte
- TCSP Sénart-Corbeil-Essonnes / Évry

Secteur de Mantes-la-Jolie.

Secteur du Sud Roissy .

- TCSP RN2 le Bourget -Villepinte
- TCSP Carrières – Poissy
- TCSP Massy – Les Ulis (via l’A10)
- TCSP sur RN19 Maisons-Alfort – Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes

Avant 2030 :

- TCSP Esbly – Chessy – Val-d’Europe à Rueil-Malmaison
- TCSP Massy – Orly
- TCSP Noisy-le-Grand-Mont-d’Est – Sucy-Bonneuil RER
- TCSP Gare de Gargan – Vaujours
- TCSP RN20 Porte d’Orléans – Longjumeau
- TCSP Arpajon - Massy et Antony
- TCSP Juvisy – Évry RN7
- TCSP Orly – Val-d’Yerres – Val-de-Seine
- TCSP Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint-Cloud (Val-de-Seine)
- TCSP Tremblay-en-France – Aulnay-sous-Bois
- TCSP Nogent-sur-Marne – Neuilly-sur-Marne – Chelles (via la RN34)
- TCSP Vitry-Les Ardoines – Pompadour
- TCSP Le Chesnay – Versailles
- TCSP Torcy – Noisy-le-Grand (via la RD199)
- TCSP Argenteuil – Roissy par l’Avenue du Parisis .

7.10.2.1.9 Aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales

La métropole francilienne se caractérise par un réseau d’autoroutes et de voies rapides urbaines comparativement plus dense que dans nombre d’autres grandes régions métropolitaines européennes. Le SDRIF prévoit de **compléter ce réseau à caractère magistral par quelques tronçons indispensables restant à réaliser**. Ces voies nouvelles, par exemple le contournement de Roissy , assureront de multiples fonctions : résorption des points durs et diminution des émissions de gaz à effet de serre, complément du maillage, desserte de zones d’intérêt économique majeures et accessibilité internationale et interrégionale du territoire, notamment vers l’aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et la plateforme aéroportuaire. Elles devront également répondre à des exigences élevées de qualité environnementale et d’insertion, ce principe pouvant conduire, dans certains cas, à de nouveaux tracés plus respectueux des milieux humains et naturels traversés. Conjointement à la réalisation des tronçons, l’optimisation du fonctionnement du réseau à

caractère magistral implique une **intervention ponctuelle sur les points durs de circulation**, sources de nuisances pour l'environnement, les riverains et les utilisateurs contraints de la voiture.

Le principe du partage multimodal de la voirie, initiée par le PDUIF doit devenir la règle générale. Les modes alternatifs et les transports collectifs doivent désormais y trouver systématiquement leur place, bien évidemment en zone urbaine dense mais aussi sur les itinéraires interurbains, y compris sur la plupart des voies rapides où le principe de voies réservées au covoiturage et au transport collectif doit faire partie des mesures à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif d'un report modal significatif. L'espace de circulation ainsi libéré conjugué à une limitation des vitesses sur les sections concernées conduiront à une régulation du trafic et l'amélioration de la performance du réseau à caractère magistral. La sécurité routière en sera renforcée et les temps de parcours fiabilisés.

À moyen terme, les autoroutes radiales ont également vocation à être transformées en avenue multimodales apaisées dans l'agglomération centrale. Ce renforcement de la densification urbaine est en partie rendu possible par la libération des délaissés le long des voies autoroutières autorisée par l'apaisement du trafic sur la voie. Ces deux processus interagissent et seront confortés par la création des équipements connexes (gares routières, stations de transports collectifs, stationnement vélos, etc.) garantissant l'articulation entre ces axes multimodaux et leur environnement urbain. Cette mutation généralisée des usages doit être posée comme un élément fort du SDRIF car ce n'est qu'à ce prix que ses objectifs environnementaux seront atteints.

Projets routiers (fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ») :

Horizon 2020 :

- Liaison Meaux -Roissy
- Liaison RD 36 Châteaufort – Palaiseau
- Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton– Choisy-le-Roi
- Liaison A4 – RN36 (Bailly-Romainvilliers - Coutevroult – Villiers-sur-Morin)
- Contournement Est de Roissy
- Prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne
- Desserte du port de Bonneuil RN19
- Déviation de Boissy-Saint-Léger et aménagement jusqu'à Villecresnes

Avant 2030 :

RN19 Aménagement de Villecresnes à la RN104

- Liaison RN36 A6 – Melun – Marne-la-Vallée
- Liaison Carrières-sous-Poissy – Achères
- Franchissement de l'Yonne en amont de Montereau-Fault-Yonne
- Franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne
- Franchissement Athis-Mons - Vigneux-sur-Seine
- Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Alfortville et Vitry-sur-Seine
- Liaison Mantes – Cergy
- Franchissement de la Seine à Épône
- Tronc commun autoroutier A4 / A86
- Prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval
- Franchissement de la Seine en amont de Melun

- Contournement de Melun
- Aménagement de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi
- Franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre Carrefour Pleyel et Avenue du Président-Wilson
- Franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Écuelle.

7.10.2.1.10 Structurer des bassins de déplacements moins dépendants de la voiture individuelle (Fascicule Défis, projet spatial régional, objectifs)

Le réseau de transport inscrit au SDRIF ambitionne de développer une réelle desserte structurante à l'échelle des différents bassins de déplacements d'Ile-de-France. **En effet, 86 % des déplacements font moins de 10 km (EGT 2010). Si les déplacements pour se rendre au travail font en moyenne 10 km, les déplacements pour les autres motifs (éducation, loisirs, achats, affaires personnelles) sont courts, moins de 3 km.** Il s'agit notamment du résultat du développement polycentrique de la région : les polarités secondaires ont désormais la capacité de structurer leur territoire, pour les activités de la vie quotidienne mais aussi pour une part non négligeable des flux domicile-travail.

La logique est donc moins de créer de nouvelles infrastructures au sein des bassins de vie, que de **renforcer une offre de services permettant l'usage de modes alternatifs au sein de chaque bassin de vie**, s'appuyant notamment sur des lignes de transports collectifs performantes structurées autour des polarités d'emploi et des activités de la vie quotidienne et permettant un rabattement efficace sur les lignes structurantes. L'aménagement des gares, points d'entrée du réseau de transport collectif, devra être pensé en vue d'une meilleure optimisation de leurs accès ou de la correspondance entre les modes. Il s'agira donc de traiter à la fois l'ensemble des modes actifs, mais aussi des lignes de bus en rabattement. Ces polarités devenant de véritables lieux d'intermodalité, il sera important de faire les choix nécessaires pour leur assurer un accès aisé et en toute sécurité. Il conviendra également de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. **Ce sont donc l'ensemble des services autour de ces polarités qui devront être appréhendés : parcs relais, desserte en taxi ou transports à la demande, parc à vélos.** Certaines lignes de rabattement devront être repensées tant en terme d'itinéraires, que de fréquences et de qualité de services (informations voyageurs, accessibilités, fiabilité des horaires etc.).

7.10.2.1.11 Favoriser l'attractivité du territoire en développant l'accès à la grande vitesse ferrée; compléter le réseau à grande vitesse.

La région Ile-de-France est positionnée au carrefour du réseau à grande vitesse français et européen. Néanmoins, le nombre toujours plus important de voyageurs transitant ou à destination de Paris et le besoin de déplacement des Franciliens entraînent une saturation des gares parisiennes qui constituent le principal point d'accès au réseau TGV. Les trois gares de Grande Couronne que sont Roissy-Charles-de-Gaulle, Chessy-Marne-la-Vallée et Massy fournissent un autre point d'accès pour les Franciliens mais sont insuffisamment nombreuses et mal réparties sur le territoire pour proposer une offre de déplacement qui profite à l'ensemble des habitants d'Ile-de-France. Il en résulte un accès inégal à la grande vitesse et aux grands centres d'activités en France ou en Europe. L'Ile-de-France est en effet, la région la moins bien desservie en nombre de gares TGV rapporté au nombre d'habitants.

Le réseau de transport inscrit au projet de SDRIF doit permettre de renforcer le rayonnement et l'attractivité de l'Ile-de-France à l'international mais également de faciliter les échanges nationaux et au sein du Bassin parisien. **Il s'appuie sur la mise en place d'une rocade à grande vitesse d'usage régional et la création de nouvelles gares TGV en Grande Couronne**, permettant une désaturation des gares de Paris intra-muros. La réalisation prochaine de la liaison Interconnexion sud et de gares à Orly et Sénart constituera la première étape de mise en œuvre de ce projet. Cette liaison doit assurer une meilleure complémentarité air-fer et permettre aux liaisons de courte distance réalisées actuellement en avion d'être assurées par le train. Le hub aérien que constituent ensemble les aéroports d'Orly et de Roissy sera optimisé par cette double interconnexion air-fer, l'une au nord et la seconde au sud du territoire. L'évolution de l'aéroport d'Orly devient ainsi possible (en termes de nouvelles destinations) tout en conservant les limitations de vols annuelles.

7.10.2.1.12 Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain (Fascicule Défis, projet spatial régional, objectifs)

L'Ile-de-France génère environ 260 millions de tonnes de marchandises (chiffres 2008) dont 52 % de flux internes, 40 % de flux échangés avec les autres régions de France et 8 % de flux internationaux. Les marchandises en transit par l'Ile-de-France sont estimées à 80 millions de tonnes (MT). **En 2009, 89 % des marchandises sont transportés par le mode routier contre 6,5 % déplacés par voie fluviale et 4,5 % par la voie ferrée.** Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, une saturation de sillons ferroviaires, etc., mais également par des nuisances environnementales importantes (émissions de polluants, bruit, etc.). Dans ce contexte, l'optimisation du fonctionnement logistique francilien est nécessaire à partir des principales composantes de la chaîne de transport :

- les grandes portes d'entrée-sortie maritimes et des centres européens de distribution du grand Nord-Ouest européen au sein duquel se positionne l'Ile-de-France
- les grandes plateformes logistiques régionales dont la multimodalité doit désormais constituer une condition sine qua non à leur implantation
- les centres de distribution urbains qui concernent la livraison des marchandises au cœur de la ville et qui doivent s'implanter au plus près des consommateurs ;
- les plateformes pour l'acheminement des matériaux de construction et l'enlèvement des déchets de chantiers, des déchets industriels et des ordures ménagères dont la pertinence repose également sur des implantations en zone urbaine.

L'enjeu est d'assurer l'essor économique de la région, l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transport des voyageurs dans le respect de l'environnement et du cadre de vie des Franciliens en visant pour cela un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré.

7.10.2.1.13 Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien

La mise en œuvre de la stratégie régionale du transport de fret et de la logistique intégrant les modes fluviaux, maritimes, ferroviaires et routiers, devra se réaliser à l'échelle du Bassin parisien, territoire pertinent pour appréhender la superposition des échelles de circulation de flux, notamment des trafics de marchandises en grand transit européen et l'accès des marchandises à la zone urbaine dense. Il s'agit également à cette échelle interrégionale de structurer la logistique multimodale.

La constitution d'un véritable système de transport multimodal performant à l'échelle du Bassin parisien, composé de rocade de contournement de l'Ile-de-France et de radiales devra s'appuyer sur la création d'un nombre restreint de grandes plateformes multimodales d'échelle européenne.

7.10.2.1.14 Le réseau routier : une réflexion à l'échelle de l'Ile-de-France et du Bassin parisien

Avec près de 90% des tonnages transportés par le mode routier, l'Ile-de-France est confrontée à des problèmes de congestion et de nuisances environnementales qui nécessitent de rechercher une alternative au mode routier à chaque fois que la pertinence de l'usage d'un mode de grande capacité est avérée. Mais, parce que **le mode routier demeurera toujours incontournable** et sa pertinence réelle pour une grande partie des trafics – la distance moyenne de transport, tous modes et tous produits confondus, n'est en effet que de 135 kilomètres – l'aménagement d'infrastructures devra aussi concerner le mode routier. En effet, il ne pourra y avoir d'armature logistique régionale viable sans un réseau routier approprié et adapté à l'intensité des circulations de poids lourds.

En raison du caractère très radial des réseaux de transports en France vers Paris, il s'agira de permettre :

- l'achèvement de contournements routiers à l'échelle du Bassin parisien afin d'éviter l'Ile-de-France avec notamment l'achèvement de la RN154, de la Francilienne à l'est ;
- l'achèvement de certains contournements nécessaires pour le fonctionnement de la logistique francilienne devrait s'inscrire dans une logique de continuité des grands itinéraires du réseau structurant afin de compléter le maillage. Il s'agit notamment du contournement de Roissy et du prolongement de l'autoroute A104, pour lequel les débats en cours quant au tracé, aux modalités de prolongement et ses conséquences sur les infrastructures routières environnantes conduisent à prévoir un principe de liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval ;
- l'amélioration de la desserte des grandes polarités logistiques, en particulier les ports, comme le port d'Achères et celui de Bonneuil, mais également des sites comme Valenton ou Villeneuve-Saint-Georges.

7.10.2.1.15 Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire

La voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO2. L'axe Benelux-France-Espagne est le grand corridor fret historique sur lequel se situe l'Ile-de-France. La réalisation du canal Seine-Nord Europe, qui permettra l'émergence d'une offre fluviale sur ce corridor desservi actuellement essentiellement par route, constitue un grand enjeu pour les territoires traversés et pour l'Ile-de-France. Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor de fret ouest-est. Or, contrairement aux ports de la rangée nord où la part des modes fluvial et ferroviaire est significative (de l'ordre de 40 % à Anvers et Rotterdam), le port du Havre reste encore très majoritairement desservi par la route (environ 80 % du trafic d'hinterland). Pour assurer une réelle compétitivité du mode fluvial face à la route, **il s'agira de relocaliser les activités logistiques le long de la Seine et de moderniser le fonctionnement du système fluvial actuel ainsi que les ouvrages de navigation.** Pour répondre à la croissance attendue du trafic de conteneurs et assurer un véritable système de

transport multimodal performant, l'Ile-de-France devra poursuivre l'effort de développement des plateformes existantes (quatre terminaux à conteneurs actuels : Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Évry ouvert en 2010) et créer un nombre restreint de nouvelles plateformes multimodales (eau-fer-route) d'envergure européenne. Les trois terminaux, d'ores et déjà en projet (Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et le port Seine-Métropole à Achères), constitueront également des opportunités pour le développement des territoires d'implantation.

7.10.2.1.16 Générer des capacités et de nouveaux itinéraires ferrés

Impacté par la conjoncture économique et industrielle française ainsi que par l'ouverture à la concurrence, le fret ferroviaire, en net recul depuis plusieurs années, a concerné seulement 10 millions de tonnes de marchandises en 2009, contre 14 M tonnes en 2004. Le transport combiné rail-route a également régressé jusqu'à 2,9 M tonnes transportées en 2009 (contre 3,8 M tonnes en 2004). En outre, le fret ferroviaire se heurte aux fortes rivalités d'attribution de sillons entre trains de fret et trains de voyageurs (notamment sur l'axe Le Havre-Paris). En effet, **les infrastructures ferroviaires convergent vers l'agglomération parisienne créant un goulet d'étranglement au droit de la Grande ceinture qui ne permet pas l'insertion de sillon supplémentaire et génère une congestion généralisée.** L'objectif majeur de l'Ile-de-France est de réaliser un contournement ferroviaire de la région au sein du Bassin parisien pour les flux fret n'ayant pas d'origine ou de destination en Ile-de-France. Pour l'Axe Seine, il s'agira de préserver des sillons fret et de constituer un itinéraire alternatif Le Havre-Paris via Serqueux-Gisors en attendant la réalisation d'un itinéraire Mantes-Paris fluide et performant.

7.10.2.1.17 Promouvoir la multimodalité air-fer-eau-route au service de la logistique francilienne

L'Ile-de-France compte cinq chantiers combinés (rail-route) en activité : Valenton, Noisy-le-Sec, La Chapelle, Bonneuil et Gennevilliers. Deux chantiers ont été fermés : Créteil-Pompadour en 2006 et Rungis en 2009. L'engagement national pour le fret ferroviaire (2009), dans lequel l'Ile-de-France doit s'inscrire, se traduira par la mise en service de nouvelles autoroutes ferroviaires (Marseille-Bettembourg et complément de Perpignan-Bettembourg, Atlantique éco-fret, Lyon-Aiton en prolongement de Aiton-Orbassano, sillon Lorrain-tunnel sous la Manche) et de trains longs ; or, les chantiers combinés franciliens sont inadaptés. La création d'un (ou deux) nouveau(x) chantier(s) combiné(s) doit être envisagée, dont Brétigny. L'Ile-de-France possède aussi un certain nombre de sites ferroviaires peu ou pas utilisés tels que les anciens triages, des embranchements ferroviaires, etc. **La préservation et la réactivation de ces installations devront contribuer à redonner une impulsion à ce mode de transport.**

Le trafic fluvial progresse depuis une dizaine d'années et s'est élevé à 14,5 MT en 2010. Pour répondre à la croissance attendue du trafic de conteneurs, l'Ile-de-France est équipée de quatre terminaux à conteneurs : Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Évry ouvert en 2010. Par ailleurs, trois terminaux à conteneurs sont en projet. Dotée avec Roissy d'un pôle international de tout premier plan, l'armature logistique régionale devra aussi s'appuyer sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Ce pôle multimodal, en particulier, où convergent les grands réseaux routiers et ferroviaires induit tout un environnement économique constitué d'entreprises et de services à haut niveau technologique.

7.10.2.1.18 Organiser l'armature francilienne des équipements logistiques

L'organisation de la logistique régionale s'appuie sur les infrastructures et les équipements qui permettent l'écoulement des flux – avec les problématiques de contournement de l'agglomération et d'accès au cœur de la métropole où la qualité et la fiabilité des livraisons constituent un enjeu primordial – et sur les espaces (plateformes, entrepôts) qui permettent le traitement des flux (stockage, conditionnement ou reconditionnement, réception, enlèvement, etc.). Les besoins et les enjeux associés ne sont, cependant, pas homogènes et il est nécessaire de distinguer deux types de logistiques:

- la logistique urbaine, qui doit se développer dans des secteurs fortement urbanisés et pour laquelle il est nécessaire de prendre des mesures afin de préserver l'existence de certains sites, tout en développant de nouvelles pratiques ;
- les grands sites multimodaux, hors du cœur de métropole, pour lesquels, il est nécessaire de préserver l'existence, mais également de créer de nouveaux sites car ceux existants deviennent inadaptés.

7.10.2.1.19 Préserver la trame des centres de distribution urbains

L'explosion des flux de marchandises se traduit par des envois de moins en moins lourds, plus nombreux, plus fréquents avec des livraisons de plus en plus souvent jusqu'à la porte du client. Pour **assurer ce «dernier kilomètre»** en cœur dense qui constitue le maillon le plus contraint des chaînes logistiques, il est nécessaire de concevoir de nouveaux schémas de desserte, basés sur des centres de distribution et plateformes localisés en zone urbaine dense au plus près des lieux de consommation.

L'armature historique de **ports urbains et de sites ferroviaires**, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l'A 86. Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, ceux-ci **devront être préservés**, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

La Petite ceinture mérite de conserver sa vocation fret. Pour ce faire, tout autre aménagement devra être réversible et précaire.

7.10.2.1.20 Accompagner la reconversion de sites existants

Outre les infrastructures et équipements de transport, l'armature logistique régionale s'appuie sur un ensemble de polarités et de plateformes logistiques insuffisants ou vieillissants. Les besoins fonciers pour assurer un développement vertueux de la logistique en Ile-de-France sont de l'ordre de 2 800 à 4 000 hectares en besoins nouveaux, ce qui représente l'aménagement de sites pour des surfaces nouvelles équivalentes à celles d'aujourd'hui. L'enjeu pour l'Ile-de-France est que ces nouvelles plateformes logistiques soient peu nombreuses mais de dimension suffisante pour qu'elles puissent jouer un rôle structurant dans l'organisation des flux de marchandises et qu'elles soient implantées là où l'impact du transport de marchandises sur l'environnement sera minimisé, tout en respectant les cadres de vie. En ce sens, il est nécessaire que les grandes zones logistiques routières soient connectées directement au réseau magistral afin de réduire les transits sur les voiries départementales, notamment celles qui sont appelées à devenir des supports de développement urbain.

7.10.2.2 Autres extraits du dossier SDRIF

7.10.2.2.1 Sur l'accès à l'emploi :

Fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » page 43 : » En conséquence, la dépendance aux moyens de transport et à leur régularité s'accroît. La qualité de vie s'en ressent parfois, avec des déplacements domicile/travail trop longs. Le projet Ile-de-France 2030, pour permettre une attractivité économique globale, doit répondre simultanément au développement quantitatif et qualitatif de l'offre de logement, aux conditions de mobilité et d'accessibilité aux emplois et à leur répartition spatiale».

7.10.2.2.2 Sur le financement des projets de transports collectifs en Ile-de-France (fascicule Propositions pour la mise en œuvre, pages 17 et 18)

« La programmation des financements de grands projets d'infrastructure (prolongement de lignes de métro, création de lignes de tramway et de TCSP , modernisation du réseau existant et plus particulièrement des RER) s'appuie essentiellement sur le volet « Transports » du Contrat de projets État Région (CPER). Ce document, qui couvre en général sept exercices budgétaires, précise également le financement du renouvellement du matériel roulant. Le CPER 2007-2013 programme ainsi près de 3,4 milliards d'euros pour des projets de transports, dont plus de 2 milliards apportés par la Région Ile-de-France. Le CPER constitue donc un levier d'action essentiel, permettant aux principaux financeurs (État, Région, Départements) de hiérarchiser les projets restant à concrétiser » .

« La mise en œuvre du SDRIF s'appuie sur une programmation séquencée des opérations inscrites au Schéma Directeur. Cette programmation doit tenir compte des contraintes techniques ainsi que des réalités financières et est conditionnée aux résultats des études techniques d'opportunités et de faisabilité de ces opérations ».

7.10.2.2.3 Sur la tarification des transports en Ile-de-France (fascicule Propositions pour la mise en œuvre, page 18) :

« Le protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Ile-de-France voté par la Région en décembre 2011 prévoit :

- une réforme tarifaire globale et cohérente qui préserve les équilibres financiers du STIF afin de ne pas compromettre le nécessaire développement de l'offre de transport et de la qualité de service, premières priorités des usagers des transports en Ile-de-France;
- la mise en œuvre d'une tarification unique du Passe Navigo au départ de tout lieu en Ile-de-France, par la suppression des zones tarifaires (mise en place d'un « Passe unique » au tarif de la zone 1-2; mise en place de « forfaits de proximité »; mise en place d'un nouveau système tarifaire, les « unités transports ») ;
- l'organisation d'une large concertation à l'échelle de l'Ile-de-France, permettant d'associer les Franciliens et les Franciliennes aux différentes étapes de mise en œuvre de la réforme;
- la modernisation et la simplification des modes de paiement des titres de transport, par l'ouverture d'un paiement par Internet et le développement de la technologie NFC ;
- le développement de l'interopérabilité des titres de transport avec les autres modes de déplacement.

La mise en œuvre de la réforme tarifaire sera jalonnée de mesures d'étapes, bénéficiant à tous les Franciliens et les Franciliennes. Elle se fera dès lors que le STIF bénéficiera de ressources additionnelles garantissant le financement complet de cette mesure, au-delà de celles nécessaires au développement de l'offre et l'amélioration de la qualité de service ».

7.10.2.2.4 Sur l'offre de parkings (fascicule « propositions pour la mise en œuvre, page 22)

« ... Cette dimension se traduira par une vision multimodale des nœuds de transports en commun. Une attention particulière sera ainsi portée sur le maillage de l'offre de parkings et parkings-relais à proximité directe des points d'entrée sur le réseau de transports franciliens ».

7.10.2.3 Les avis des PPA

S'agissant du projet de GPE, l'avis du Conseil général du Val de Marne est le suivant:

«Les objectifs de maillage du réseau radial régional, de desserte fine des territoires de la zone dense et de valorisation des potentiels de développement doivent conduire à réaliser en priorité la ligne rouge du métro du Grand Paris Express dans son tracé val-de-marnais, le prolongement de la ligne bleue jusqu'à l'aéroport d'Orly et la ligne orange qui offre un maillage efficace entre le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis via la desserte du Pôle d'envergure régionale de Val de Fontenay, dont les enjeux considérables pour le développement territorial doivent être plus fortement affirmés ».

Sur la tarification des transports, le CESER demande de « mettre en œuvre la réforme de la tarification des transports après évaluation de ses conséquences en matière d'aménagement, de transport, d'emploi de logement sur la région et pour les relations avec les régions voisines, et après mise en place des ressources additionnelles garantissant le financement complet de cette mesure, au-delà de celles nécessaires au développement de l'offre et à l'amélioration de la qualité de service ».

Sur la place de l'automobile et le partage de la voirie :

Le CESER exprime le souhait « qu'au-delà de l'affichage d'une règle générale, la mise en œuvre soit examinée au cas par cas, en fonction du contexte local et de la disponibilité effective de transports en commun adaptés ».

Le Conseil général des Hauts-de-Seine abonde dans le même sens : « La transformation des voiries en boulevards métropolitains doit être laissée à l'initiative des maître d'ouvrage des voiries et des PLD, ce qui éviterait de viser des voiries manifestement sous-dimensionnées pour un rôle+ métropolitain ou régional comme la RD60 ». Il juge que « la restriction de la place de la voiture est inadaptée face à une offre de transports en commun encore insuffisante ».

Le Conseil général du Val d'Oise a une position analogue.

Les CRMA et CMA contestent la réduction systématique de la place dévolue à la voiture individuelle : « Le SDRIF prévoit de requalifier une grande partie du réseau principal en boulevard urbain, en réduisant la place dévolue à la voiture individuelle (Défis, projet spatial régional et objectifs, p.105). Dans ces perspectives, il est nécessaire de rappeler que les

entreprises artisanales s'appuient en grande partie sur l'utilisation de véhicules utilitaires et camionnettes pour leur activité et de bien tenir compte de la problématique des flux générés par ceux-ci, du stationnement, des places de livraison, des manœuvres de poids lourds... La CRMA et les CMA, dans leurs observations effectuées sur la version précédente, avaient proposé d'introduire un paragraphe sur la nécessité de prendre en compte dans l'aménagement des boulevards urbains, et notamment lorsqu'un transport en site propre était implanté, la question des livraisons. Le projet du SDRIF ne semble pas se préoccuper de ce type de problématique, pourtant essentiel au développement des activités artisanales en ville ».

Le problème semble particulièrement aigu en Seine-et-Marne :

La CRMA de Seine-et-Marne évoque les difficultés de liaisons à l'intérieur d'un même territoire :

« La Seine-et-Marne est peu concernée par le développement des transports en commun, mais davantage par le réseau routier. En effet, la difficulté rencontrée en Seine-et-Marne concerne les liaisons à l'intérieur même du territoire, notamment entre le Nord et le Sud du département ». Le Conseil général de Seine-et-Marne considère d'ailleurs que « l'évolution du réseau routier seine-et-marnais est indispensable pour répondre au développement prévu dans le SDRIF ».

Sur les parkings aux abords des gares, le CESER demande de « porter une attention particulière au maillage de l'offre de parkings et de parkings-relais à proximité directe des points d'entrée sur le réseau de transports franciliens ».

Sur les technologies nouvelles, le Conseil général des Hauts-de-Seine estime « regrettable que l'avant-projet de SDRIF ne laisse aucune place à l'innovation en terme d'infrastructures de transport : les métro-câbles ou les PRT (Personnal Rapid Transit) pourraient trouver leur vocation dans des zones comme La Défense ou pour franchir des coupures urbaines importantes comme la Seine et ses Coteaux ».

Sur les demandes d'infrastructures de transports supplémentaires, les Conseils généraux ont fait un grand nombre de propositions ; les principales sont les suivantes :

- annexe 1 jointe à la délibération du Conseil général du Val-de-Marne dans le domaine des transports ;
- délibération du Conseil général des Yvelines du 15 février 2013 avec notamment les liaisons Mantes/Saint-Quentin- en- Yvelines et Mantes/Cergy ;
- délibération n°1/03 du Conseil général de Seine-et-Marne ;
- Conseil général de Seine-Saint-Denis: prolongement des lignes de métro 5, 12, 13, 3, 9 ; le RER B ; les échangeurs autoroutiers ; le téléphérique de Bagnoles ; le TCSP du Sud Roissy ;
- Conseil général des Hauts-de-Seine : prolongement des lignes 2, 3 et 12 pour assurer des connexions avec le réseau GPE, ou alternatives innovantes, listes des TCSP ;
- Conseil général de l'Essonne: programmation du réseau de TC complémentaire dans l'Essonne (prolongement du T7 jusqu'à Juvisy et différents TCSP, pages 14 et 15 de la contribution de l'Essonne de juillet 2012, mise à jour février 2013 ; prise en compte des projets des intercommunalités de l'Essonne jusque-là non évoqués ? (délibération du 4 septembre 2013 du Conseil général) ;
- Conseil général du Val d'Oise: délibération n°6-01 du 18 janvier 2013.

Sur le projet d'Avenue du Parisis, le Conseil général du Val d'Oise est favorable au projet et « n'accepte pas la création de voiries métropolitaines qui dimensionneraient la capacité routière des voies existantes ou futures telles que l'Avenue du Parisis ».

Sur le projet de liaison Mantes-Saint-Quentin-en Yvelines, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France soutient la demande du Conseil général des Yvelines de l'inscription de la liaison routière 2 X 2 voies entre l'A13 (Épône) et la N12 (Jouars-Ponchartrain) et sa localisation sur le plateau agricole en surplomb la vallée de la Mauldre.

La Ville de Paris a fait un certain nombre de demandes concernant respectivement :

- l'inscription dans le dossier SDRIF et ses cartes des projets de TC évoqués par la ville de Paris dans sa délibération ;
- la modification de la phrase relative à l'affectation des terrains d'emprises affectés à la logistique, ainsi que de la réduction à 4 des sites de logistique portuaire et la modification de la liste des sites de logistique ferroviaire ;
- la prise en compte du processus de concertation en cours relatif à la Petite ceinture dans la rédaction du texte traitant de cette liaison ferroviaire.

7.10.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

Les principales questions sur ce thème visent à apprécier la cohérence globale entre les besoins de déplacements et les moyens d'y faire face à l'horizon 2030, la nécessité et l'utilité des projets d'infrastructures prévues par le projet de SDRIF et de ceux demandés par le public, leur impact sur l'environnement, leur caractère suffisant pour assurer la desserte avec un niveau de service meilleur que celui actuel très critiqué.

Ces questions ne comprennent pas celles relatives aux observations déposées dans le cadre de l'enquête publique relative à la révision du PDUIF qui pourraient avoir une incidence sur le projet de SDRIF.

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les questions soulevées par la commission d'enquête concernant les transports appellent des réponses parfois très techniques permettant de révéler d'une part, l'impact des futures infrastructures de transport collectifs et d'autre part, des capacités résiduelles des transports collectifs du réseau existant ainsi que les impacts des Schémas directeurs des RER, pour améliorer la qualité de service.

Il convient de prendre en compte tous les éléments du projet de SDRIF qui concourent à améliorer les déplacements en Ile-de-France. Il s'agit tant du système de transport pris dans sa globalité que de la volonté de tendre vers un rééquilibrage habitat – emploi, pour rapprocher l'habitat des lieux d'emploi et limiter ainsi les distances parcourues. C'est pourquoi, le projet de SDRIF propose d'orienter le développement urbain pour tendre vers une région dense et compacte, structurée autour du cœur de métropole et des pôles de centralité.

7.10.3.1 Sous-thèmes généraux

Question générale de la commission d'enquête :

«Pour répondre aux questions suivantes, il convient de préciser la situation du réseau de transports en 2030 (par rapport aux indications données page 18 et suivantes du fascicule 5), le programme du Grand Paris Express (suite aux décisions du Premier Ministre du 6 mars 2013) supposé être réalisé avant

2030, les répartitions modales retenues, notamment par rapport à celles de l'EGT 2010 et celles du PDUIF.»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le STIF établit les prévisions d'évolution des déplacements de personnes en Ile-de-France et la fréquentation des réseaux à l'aide de son modèle, ANTONIN 2 (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures).

Il s'agit d'un modèle multimodal portant sur l'ensemble des déplacements des Franciliens en Ile-de-France. Le modèle est estimé grâce aux résultats des enquêtes réalisées auprès des ménages franciliens sur leurs comportements de déplacements, les enquêtes globales transport. La version actuelle du modèle est basée sur l'EGT 2001. Toutefois, la comparaison entre les résultats de l'EGT 2010 et la projection faite par le modèle pour 2010 montre qu'ANTONIN 2 donne des résultats cohérents avec la situation observée.

Les résultats établis pour l'horizon 2030 tiennent compte des localisations détaillées des populations et des emplois en Ile-de-France en cohérence avec les orientations du projet de SDRIF. Ces estimations localisées sont fournies au STIF par l'IAU-IdF. Concernant les réseaux de transport, on considère que l'ensemble des projets de transports collectifs inscrits au projet de SDRIF pour une mise en service prévue avant 2030 sont opérationnels. Pour le Grand Paris Express, les modélisations tiennent compte de l'échéancier de réalisation annoncé par le Premier Ministre le 6 mars 2013. Seuls les tronçons repoussés après 2030 ne sont pas intégrés.

Concernant les parts modales, le projet de PDUIF fixe des objectifs d'évolution des déplacements pour les modes individuels motorisés, les modes actifs et les transports collectifs. Ces évolutions ont été calculées par une modélisation conjointe STIF – AIRPARIF afin d'atteindre une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport d'ici 2020. Il s'agit ainsi par rapport à la référence que constitue la nouvelle EGT 2010 de diminuer les déplacements en voiture et deux-roues motorisés de 2 %, d'augmenter de 20 % les déplacements en transports collectifs et de 10 % les déplacements par les modes actifs (marche et vélo).

Il est très difficile de réaliser une telle projection à l'horizon 2030 car l'évolution de la mobilité résultera de l'action du SDRIF, en matière d'urbanisation et de réseaux de transport mais aussi de nombre d'actions ou d'évolutions sociétales qui ne sont pas dans le champ du SDRIF. Dans le projet de PDUIF, il est prévu un dispositif de suivi en continu qui doit permettre de mesurer la mise en œuvre des actions et contrôler l'atteinte des objectifs du PDUIF en matière d'évolution des pratiques de déplacements.

7.10.3.1.1 Temps moyen et distance de déplacement

Questions de la commission d'enquête :

Temps moyens de déplacement :

«Quelle est l'estimation de l'amélioration du temps moyen de déplacement (tous déplacements confondus) à l'horizon 2030 par rapport à la situation de référence (2010 ?), en prenant en compte les prévisions 2030 de population et d'emploi du SDRIF et leur répartition spatiale ?

Même question pour les déplacements en voiture particulière d'une part, les déplacements en transports collectifs d'autre part.

Mêmes questions que les précédentes pour les déplacements domicile travail.»

Distances de déplacement :

«Quelle est l'évolution de ces distances globale et par bassin par vie, si possible par mode et en particulier pour les déplacements domicile travail ?

La nouvelle répartition emplois/logements vers laquelle le SDRIF veut tendre contribuera-t-elle à la diminution de ces distances ?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Il n'est pas possible d'envisager séparément l'évolution des distances et celle des durées de déplacements. En effet, les choix de mobilité sont contraints :

- par le temps qu'il est possible de passer à se déplacer dans la journée ;
- par le budget qu'il est possible d'y consacrer ;
- par la pénibilité du déplacement (celle-ci différant selon les modes) et donc les distances qu'il est possible de parcourir.

C'est l'ensemble de ces contraintes qui vont influencer le programme d'activités quotidien et le choix des destinations et des modes de déplacement. L'évolution des distances et des durées de déplacements sont donc indissociables.

L'évolution observée dans le passé du temps consacré à se déplacer et des distances parcourues en Ile-de-France permet d'anticiper l'évolution future.

Globalement, le budget temps consacré quotidiennement à se déplacer par les Franciliens a augmenté ces dernières décennies.

	Nombre de déplacements par jour	Temps passé par jour	Distance parcourue par jour (en km)
1976	3,5	1h16	13,1 km
1983	3,5	1h16	14,3 km
1991	3,5	1h22	16,3 km
2001	3,5	1h24	17,6 km
2010	3,9	1h32	17,1 km

Source : EGT 1976,1986, 1991, 2001, 2010

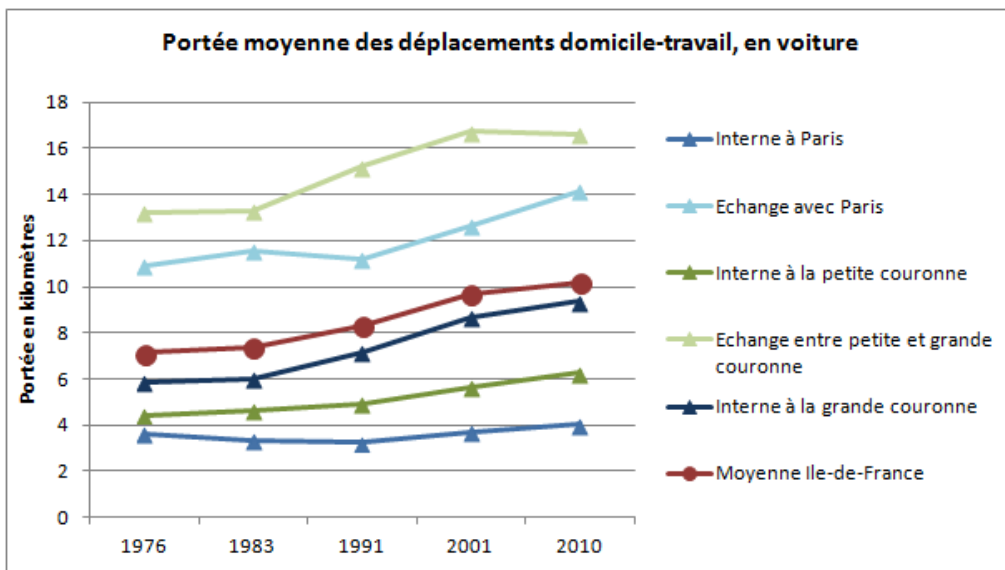
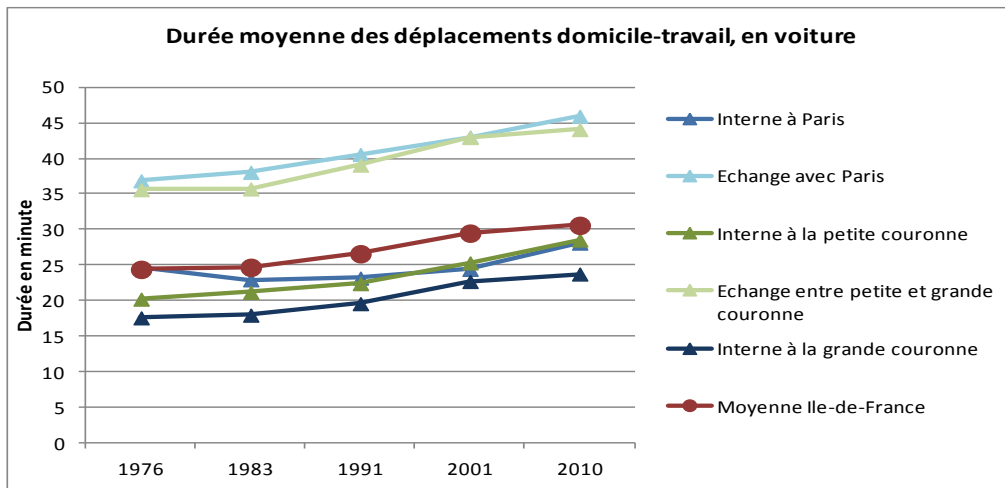
Les distances parcourues ont, elles aussi, connu une croissance au fil des enquêtes jusqu'à celle de 2001.

L'EGT 2010 marque une rupture avec les précédentes. Il est toutefois à noter que le mode de recueil des informations lors de la dernière EGT a permis d'améliorer le recueil des déplacements courts, souvent effectués à pied donc à vitesse de déplacement relativement lente. L'augmentation du nombre de déplacements quotidiens est donc plus à rapprocher de ce changement de méthode que d'un accroissement de mobilité. Le temps moyen par déplacement est ainsi stable entre 2001 et 2010 : autour de 24 mn. En revanche, la diminution des distances quotidiennes parcourues est d'autant plus significative.

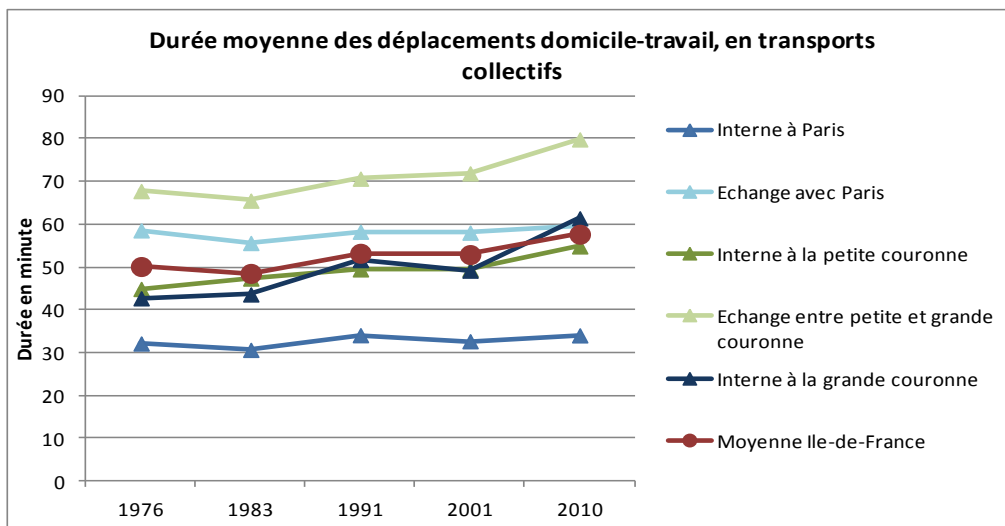
La principale explication à cette diminution des distances parcourues en moyenne réside dans l'évolution de l'urbanisation de l'Ile-de-France et les politiques de déplacements mises en œuvre depuis le PDU de 2000.

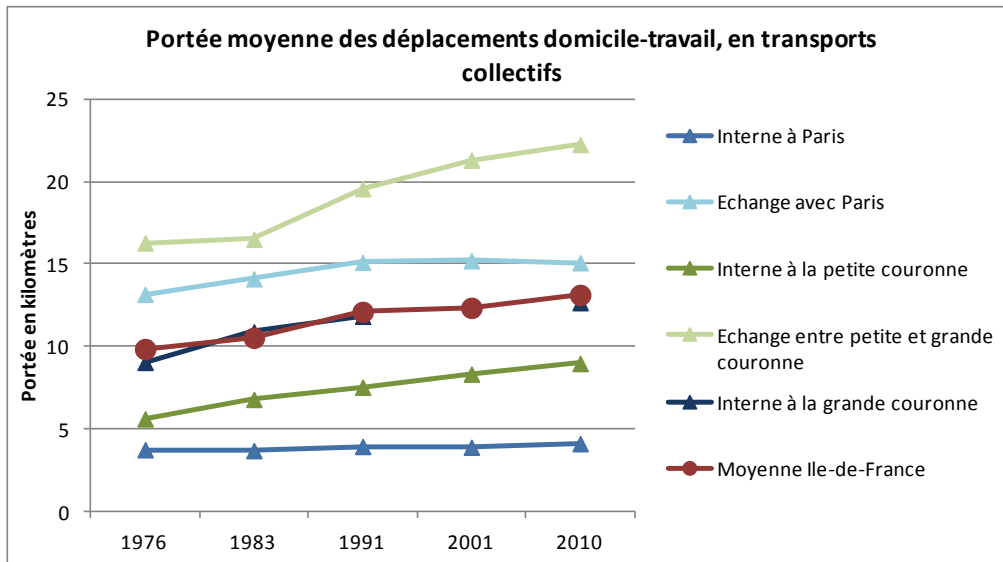
En effet, les années 70, 80 et dans une moindre mesure 90 ont été marquées par un développement massif de l'usage de la voiture. Sa démocratisation a été facilitée et renforcée par des choix urbains prônant l'adaptation de la ville à la voiture, acceptant l'étalement urbain et fondé sur le développement massif du réseau routier.

Durée et temps moyens de déplacements domicile-travail en voiture

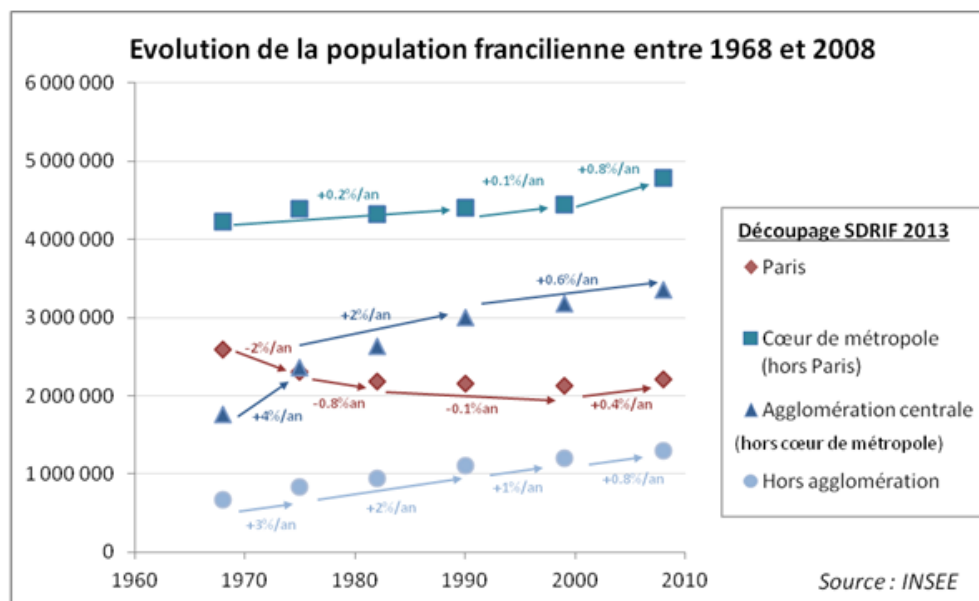


Durée et temps moyens de déplacements domicile-travail en transports collectifs





Les années 2000 ont vu une situation quasi inverse se produire. Les réseaux routiers ne se sont plus développés et les voiries existantes ont connu des transformations majeures visant à réduire la vitesse de circulation ou la capacité. Dans le même temps, les transports collectifs ont été renforcés. Paris et la proche couronne ont connu des croissances en population et en emplois plus fortes que celles observées en Grande Couronne.



Ainsi, comme l'ont montré l'évaluation du PDUIF de 2000 et les analyses faites pour la préparation du nouveau PDUIF, une politique visant à la fois le développement des modes alternatifs à la voiture et la compacité urbaine conduisent à limiter les besoins de déplacements. C'est en fait la résultante d'une croissance des déplacements dans Paris et le cœur de métropole, déplacements plus courts qu'en moyenne en Ile-de-France et du développement de bassins de vie qui concentrent les déplacements quand on s'éloigne du cœur de la région.

Pour le futur, le projet de SDRIF vise, par la compacité et la densification, un développement urbain prolongeant et accentuant ces tendances constatées vers une mobilité plus durable des courtes distances. Les réseaux de transports collectifs seront massivement développés tant pour les déplacements de longue distance que pour les déplacements de plus courte distances puisque l'ensemble des modes sera concerné. Les politiques locales en application du projet de PDUIF faciliteront les déplacements par les modes actifs. Il est donc logiquement envisageable que les distances parcourues quotidiennement se stabilisent voire continuent à décroître légèrement dans le futur.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

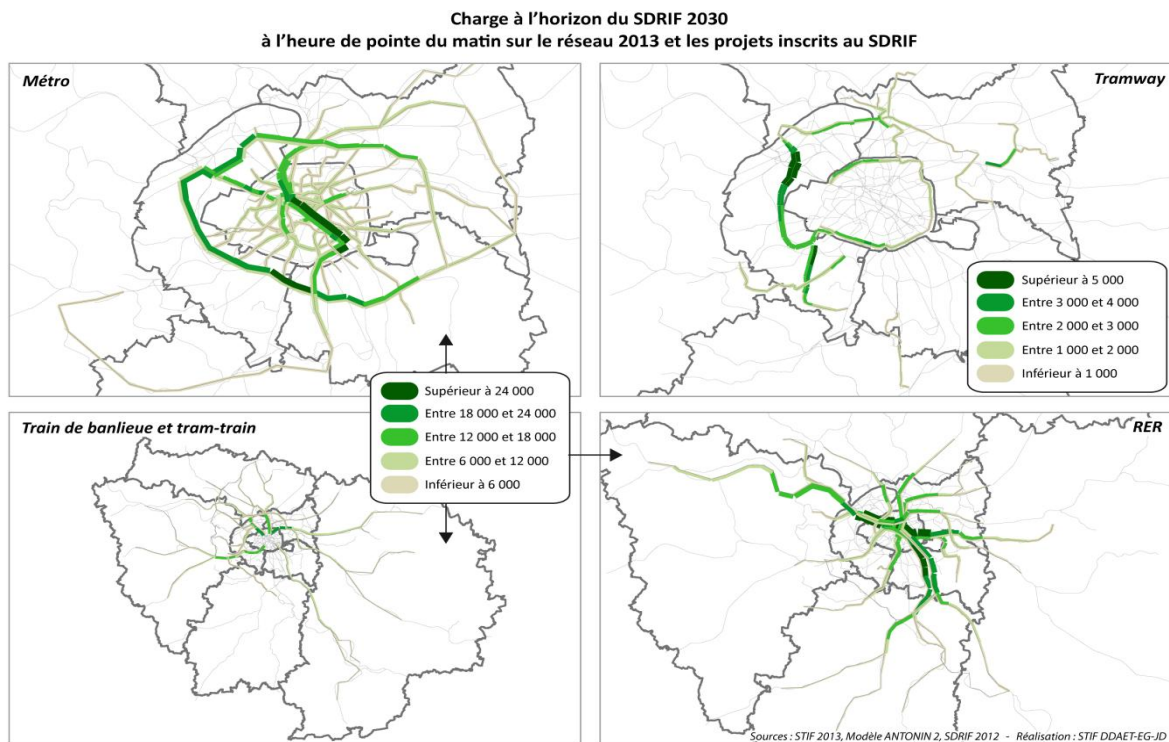
Questions de la commission d'enquête :

«Peut-on disposer de la carte du réseau de transport représentant les allègements et les accroissements de charge et de saturation pour le réseau actuel et les réserves de capacité pour les nouvelles infrastructures ?

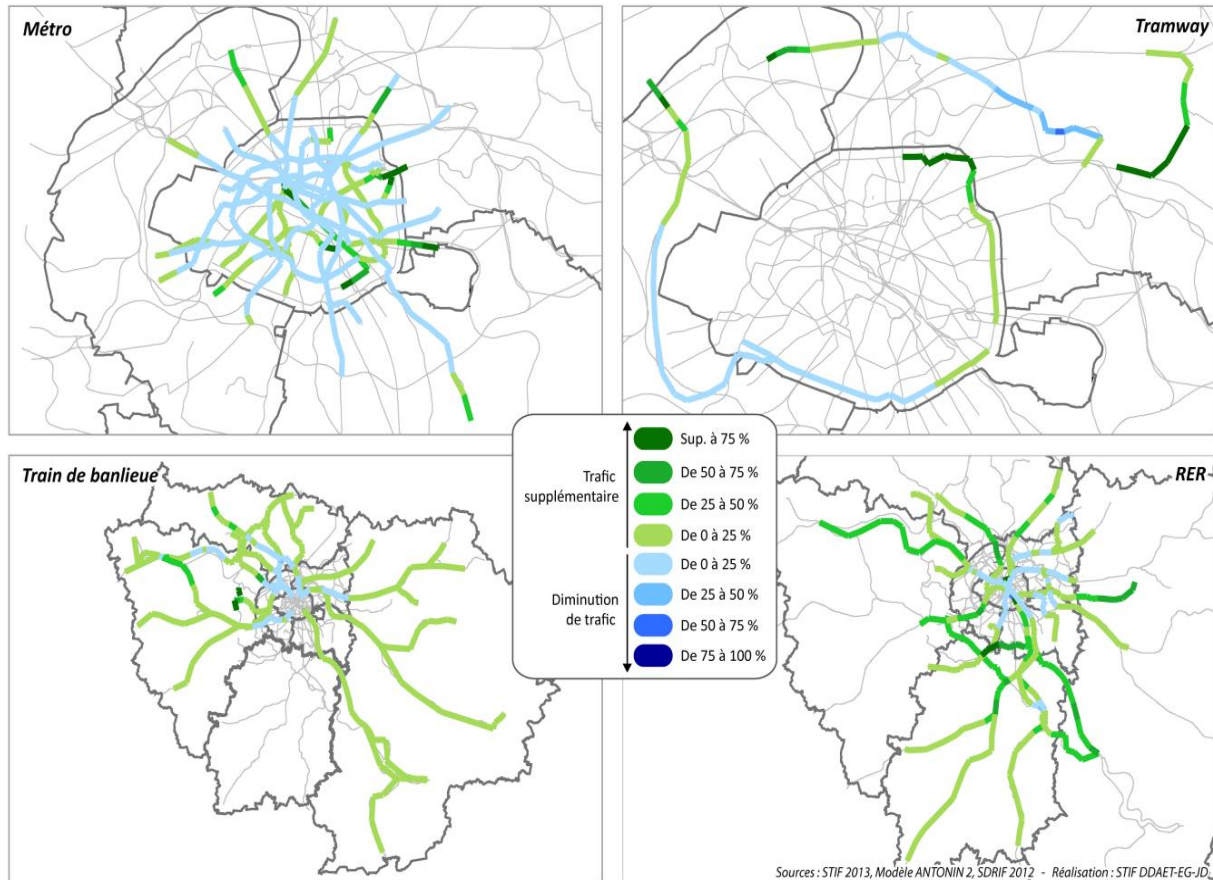
Peut-on identifier la localisation des situations d'accroissement de la population et des emplois (densification ou urbanisation nouvelle) et d'accroissement de charge et de saturation pour les réseaux de transport ;

Pour ces cas de desserte plus difficiles à assurer, est-il prévu de conditionner la densification et l'urbanisation à des dessertes complémentaires coordonnées dans le temps (« améliorer avant de densifier ») ? «

Avis et commentaires techniques de la Région :



**Différence de charge par rapport à la situation actuelle
à l'heure de pointe du matin pour le réseau existant en 2013**



Concernant l'évolution du trafic sur le réseau actuel, elle sera liée à la fois au développement urbain, au report modal de la voiture vers les transports collectifs, à l'impact sur le réseau existant des lignes nouvelles.

Globalement, la stabilisation des populations et emplois dans Paris couplée au développement massif du réseau de transports collectifs conduit à améliorer la situation par rapport à la situation actuelle.

Sur les lignes de métro, les extrémités des lignes se rechargent sous l'effet de la mise en service du Grand Paris Express car elles jouent un rôle de rabattement / diffusion vers la future ligne 15 notamment. A l'intérieur de la rocade, sur les tronçons aujourd'hui les plus chargés, l'effet de décharge est fort et concerne la quasi-totalité des lignes. La ligne 13 en particulier connaîtra une décharge importante sur ses tronçons les plus chargés. Deux lignes verront leur trafic augmenter sur les portions de lignes dimensionnantes. Il s'agit des lignes 11 et 14 qui connaîtront une croissance de trafic en relation avec leurs prolongements. Toutefois, dans le même temps, leur capacité sera accrue (passage de trains de 4 voitures à 5 voitures pour la ligne 11 et de 6 à 8 voitures pour la ligne 14).

Concernant les lignes de RER et de trains, les situations de surcharge actuelles concernent le RER A et le RER B dans leurs tronçons parisiens. Ces deux lignes connaîtront des diminutions de trafic significatives.

La croissance du trafic des autres lignes de RER et des lignes de trains de banlieue sera importante sur les lignes à l'extérieur de Paris ou sur les arrivées des lignes de trains de banlieue dans Paris. Elle pourra être absorbée grâce aux réserves de capacité sur ces lignes et à la mise en place des mesures prévues par les Schémas directeurs visant à fiabiliser l'exploitation ainsi qu'au renouvellement ou à la rénovation des matériels roulants. Concernant les tramways, les lignes actuellement les plus chargées, T2 et T3, verront leur trafic diminuer dans leurs tronçons dimensionnants sous l'effet de la mise en service du Grand Paris Express.

Concernant les nouvelles infrastructures, il n'y a pas de cartographie disponible rapportant la charge à la capacité sur l'ensemble du réseau en 2030. Toutefois, les réserves de capacité sont en général très importantes car les trafics attendus sont du même ordre ou inférieurs à ceux déjà observés sur le réseau comme le montrent les cartes de charges par mode et par tronçon en 2030 sur l'ensemble du réseau existant et projeté.

Sur les prolongements de lignes de métro, les nouvelles sections situées en extrémité de lignes auront un trafic nettement inférieur aux portions existantes.

Sur les lignes de tramway, situées dans des secteurs de proche couronne, elles sont conçues pour pouvoir absorber sans difficulté le trafic qui est attendu en termes de longueur des tramways et intervalle de passage entre deux véhicules.

Sur le projet Grand Paris Express, le trafic sera globalement en deçà de la capacité. Les études sont en cours pour préciser le dimensionnement de la ligne 15 en fonction du trafic attendu sur les interstations les plus chargées.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

«L'ensemble des simulations permettant de répondre aux questions précédentes par modélisation prennent-elles en compte les capacités des réseaux et les reports en cas de saturation ?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les situations de saturation lorsque les conditions d'exploitation des réseaux ne sont pas perturbées concernent un nombre restreint de lignes. C'est l'irrégularité d'exploitation qui est la cause principale des surcharges auxquelles doivent faire face les voyageurs.

Contrairement aux modèles routiers, les modèles de prévisions des trafics dans les transports collectifs n'intègrent pas les reports liés à la saturation. En effet, pour les réseaux routiers, à partir d'un certain débit relativement peu élevé d'ailleurs, l'ajout d'une voiture supplémentaire conduit à un allongement des temps de parcours de l'ensemble des véhicules qui se trouvent obligés de ralentir. Les modèles tiennent compte de ce phénomène par l'intermédiaire de courbes dites débit – vitesse qui permettent de recalculer les temps de parcours en fonction de la charge modélisée sur le réseau.

Pour les transports collectifs, il est plus difficile de tenir compte de l'attractivité relative des itinéraires en fonction du taux d'occupation dans les véhicules. Toutefois, le STIF a récemment mené une enquête permettant d'associer une désutilité au fait de voyager dans une situation d'inconfort : on peut ainsi associer un temps supérieur au temps réel de déplacement lorsque celui-ci est effectué en situation d'inconfort. Des travaux permettant d'intégrer ces résultats dans les modèles sont en cours notamment dans le cadre de la Chaire de socio-économie des transports financée par le STIF du Laboratoire Ville mobilité et transports de l'Ecole des Ponts Paris Tech.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.2 SRIT et PDUIF

Question de la commission d'enquête :

*«Comment sera assurée la compatibilité du PDUIF avec le SDRIF alors que les deux documents sont mis à l'enquête pratiquement simultanément ?
L'élaboration d'un SRIT, compatible avec le SDRIF et le PDUIF semble être prévue, mais à quelle échéance (demande du CESER) ? »*

Avis et commentaires techniques de la Région :

Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) :

En tant que document d'aménagement et d'urbanisme, le SDRIF fixe divers objectifs et orientations propres à l'aménagement du territoire francilien sur le long terme (horizon 2030). Il détermine

notamment, à ce titre, la localisation des grandes infrastructures de transport, et doit préciser les moyens à mettre en œuvre pour coordonner l'offre de déplacement.

Le PDUIF détermine, quant à lui, de manière plus opérationnelle et à plus court terme (horizon 2020), les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement à l'échelle francilienne.

Malgré la spécificité de chacun de ces documents, la nécessité d'une cohérence entre eux semble évidente, et a été logiquement établie par le législateur au sein du Code des transports (art. L.1214-10) : le PDUIF doit être compatible avec le SDRIF.

La Région étant à la fois maître d'ouvrage de la révision du SDRIF et maître d'ouvrage pour l'enquête publique du PDUIF et pour son approbation définitive, elle a donc pu veiller à anticiper la compatibilité entre ces deux documents tout au long de ces procédures de révision simultanées. Les équipes techniques en charge de ces projets ont contribué à assurer cette cohérence par des échanges permanents.

C'est dans un souci de lisibilité des politiques publiques et afin d'afficher clairement cette articulation entre les deux démarches auprès du public francilien, que le choix a été fait de mener simultanément les enquêtes publiques relatives aux deux documents, au printemps 2013.

Les résultats de ces deux enquêtes, ainsi que la prise en compte des avis des personnes publiques associées, conduiront à ajuster les projets de SDRIF et de PDUIF pour tenir compte de l'avis des franciliens. Par ailleurs, tout ajustement du projet de SDRIF jugé nécessaire et susceptible d'avoir un impact sur le projet de PDUIF sera répercuté sur ce dernier. La Région veillera donc, au travers des différents arbitrages qu'elle effectuera, à ce que leur compatibilité initiale soit préservée jusqu'à leurs approbations respectives.

Enfin, afin d'assurer la sécurité juridique de ces deux procédures de révision, l'approbation du PDUIF n'interviendra qu'une fois le nouveau SDRIF approuvé par décret en Conseil d'État, afin d'éviter que sa compatibilité ne soit examinée au regard du SDRIF de 1994, encore en vigueur.

Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) :

Les dispositions de la loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004 donnent la possibilité à la Région Ile-de-France de réaliser, en association avec l'Etat et le Syndicat des transports Ile-de-France (STIF), un Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT).

Le SRIT n'ayant pas de valeur prescriptive, à la différence du SDRIF et du PDUIF, il n'a aucun impact direct sur les documents infrarégionaux dans le domaine des transports ou de l'urbanisme. En revanche, s'il est élaboré, il doit être rendu compatible avec le SDRIF d'une part, et le PDUIF d'autre part.

Compte tenu de l'existence du SDRIF, du PDUIF, du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, du Plan d'actions régional pour la mobilité durable (PRMD), et du Contrat de projets État-Région (CPER), il semble, à ce jour, que créer un nouveau document, dont l'intérêt n'est pas avéré au regard de la spécificité francilienne et du nombre de documents déjà consacrés à cette matière, serait de nature à complexifier davantage un paysage déjà peu lisible pour le citoyen. Par ailleurs, la spécificité francilienne ayant conduit à la création d'une AOT régionale, cette dernière offre une coordination efficace à cette échelle. Enfin, le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » du projet de SDRIF (pages 16 à 24) remplit les missions assignées au SRIT puisqu'il tend à rendre lisibles les actions en matière de transport à l'échelle régionale en articulant à la fois planification et programmation financière.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.3 Réseau de métro automatique du Grand Paris Express

« Il est impossible pour un citoyen de comprendre l'articulation entre ce document (SDRIF) et le projet du Grand Paris Express ».

Question de la commission d'enquête :

«La Région peut-elle expliciter l'articulation entre le SDRIF et le projet de GPE?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. A ce titre, il détermine les moyens de protection des espaces naturels et agricoles et prévoit la localisation préférentielle des extensions urbaines futures, des grands équipements et des activités, mais aussi des grandes infrastructures de transport.

Le Grand Paris Express est avant tout un réseau de transport. Le projet d'ensemble du « Nouveau Grand Paris », tel que présenté par le Premier Ministre le 6 mars 2013, est un projet plus intégrateur puisqu'il inclut tant le réseau Grand Paris Express que les projets de modernisation et d'extension du réseau existant inscrits dans le Plan de mobilisation pour les transports, et l'amélioration à court terme du service offert aux voyageurs.

Comme ses prédécesseurs, le projet de SDRIF a vocation à mentionner et à faire apparaître sur sa carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) les projets de transport structurants pour la région Ile-de-France, véritable support du projet régional d'aménagement.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

L'enquête globale transport 2010 (EGT), publiée en 2012, montre que 10,6 millions de Franciliens de 5 ans et plus réalisent 41 millions de déplacements par jour, soit 17 % de plus qu'en 2001. 80 % de ces déplacements sont intra-départementaux, 50 % intra-communales et les deux tiers de ces déplacements se font sur moins de trois kilomètres. Les déplacements individuels motorisés sont à égalité avec la marche (16 millions) et le double encore des transports collectifs (8,3 millions) qui progressent notablement de 20 % depuis 2001. Cette enquête, qui n'a pas été prise en compte dans la Loi Grand Paris et le SDRIF, montre bien que la priorité de l'aménagement devrait se faire à l'intérieur des départements et des communes, et non via un Grand Paris Express (GPE).

Question de la commission d'enquête :

«Les études du GPE se sont-elles référées à l'EGT 2010, qui semble montrer que la priorité de l'aménagement devrait se faire à l'intérieur des départements et des communes, 80% des déplacements étant inter-départementaux, et non via un GPE ? ».

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les études pour la réalisation du Grand Paris Express n'ont pas, dans un premier temps, pris en compte les données EGT. Les premières études sont en effet, antérieures à 2010 et les données n'ont été disponibles qu'à partir de l'été 2012.

Cependant, les modèles ayant permis la réalisation de ces études ont une vertu prédictive. Bien que les données initiales datent de l'EGT 2001, le modèle permettait bien de prévoir l'évolution de la demande. Les résultats obtenus avec les chiffres de l'EGT 2010 ont d'ailleurs confirmé les prévisions d'évolution de trafic.

Toutefois, il est important de noter que les études réalisées pour le Grand Paris Express proviennent de la Société du Grand Paris (Maître d'ouvrage) et non du STIF et de l'IAU. Les modèles ne sont donc pas identiques à ceux utilisés pour le SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Le projet de SDRIF n'a manifestement pas pu intégrer les décisions du 6 mars 2013. « la révision de l'échéancier du GPE par M. Le Premier ministre, après

que le projet de SDRIF ait été arrêté et ici soumis à enquête publique, en dit long sur le caractère « contractuel » du SDRIF entre l'État et la Région ! »

Question de la commission d'enquête :

«La Région va-t-elle rectifier le document pour intégrer les décisions du 6 mars 2013 et modifier les dispositions qui ne seraient éventuellement pas conformes à ces décisions (gares, tracés, type de matériel...) ?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui porte avant tout une vision d'aménagement et s'attache à en tirer les conséquences en termes de droit du sol. Ce dernier n'a pas pu prendre en compte les dernières annonces liées au « Nouveau Grand Paris » du 6 mars 2013 puisqu'elles sont intervenues après l'arrêt du projet de SDRIF le 25 octobre 2012.

Toutefois, le tracé des nouvelles infrastructures et les gares restent inchangés. Il n'y a pas d'impact sur l'économie générale du projet ni sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT).

En revanche, les modifications les plus notables concernent les horizons de réalisation, mais qui restent conformes à ce qui pouvait être annoncé dans le projet de SDRIF (horizon plan de mobilisation à 2020 et horizon 2030). Des modifications seront ainsi apportées dans le fascicule « mise en œuvre », qui constitue une annexe au projet de SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête :

« Y aura-t-il une priorité de réalisation des lignes rouge, orange et bleue du GPE dans le Val de Marne ?

Quelle est la programmation de la mise en œuvre du GPE dans l'Essonne ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La priorité dans la réalisation des différentes lignes du Grand Paris Express a été posée par le Premier Ministre le 6 mars 2013. Cet ordre de réalisation reste bien conforme avec les grands horizons de réalisation du SDRIF (2020 et 2030).

La réponse à cette question emporte des modifications dans le document.

La programmation du réseau de métro automatique du Grand Paris Express sera ajustée dans le projet de SDRIF, dans le fascicule « mise en œuvre » de la façon suivante :

- Pont de Sèvres – Noisy-Champs : Plan de mobilisation
- Saint-Denis-Pleyel – Noisy-Champs : < 2030
- (Le Bourget – Le Mesnil-Amelot : < 2030
- Olympiades – Orly (métro L14) : < 2030
- Rosny-Bois-Perrier – Noisy-Champs : < 2030
- Orly – Massy – Versailles-Chantiers : < 2030
- Pont de Sèvres – Saint-Denis-Pleyel : < 2030
- Saint-Denis-Pleyel – Rosny-Bois-Perrier – Champigny : < 2030
- Nanterre – Versailles-Chantiers : > 2030
- Nanterre – Saint-Denis-Pleyel via Colombes : > 2030

Par ailleurs, le fascicule « défis, projet spatial régional, objectifs » et la CDGT seront également actualisés pour tenir compte de ces évolutions.

Question de la commission d'enquête :

«Est-il prévu, et possible, d'interconnecter le RER E au GPE à Bry/Villiers/Champigny ?»

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le Schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris Express prévoit la création d'une gare nouvelle de la Ligne 15 du métro automatique au droit des voies du RER E et du Transilien P entre les gares existantes des Boullereaux et Villiers sur Marne - Le Plessis Tréville.

Les premières études réalisées par RFF en lien avec la SGP montrent que l'arrêt supplémentaire de tous les RER E et, le cas échéant, de missions de la ligne P en gare des Bry-Villiers-Champigny impliquerait une mise à 4 voies entre Bry-Villiers-Champigny et Villiers sur Marne - Le Plessis Tréville.

Des études complémentaires plus approfondies concernant la création de cette gare et les aménagements associés sont engagées. Elles sont financées par la SGP, l'Etat et l'EPA Marne. Le STIF a indiqué son souhait que ces études prévoient les conditions d'un arrêt des deux missions de la ligne P.

Par ailleurs, le STIF a demandé à RFF et à la SNCF d'élaborer un véritable Schéma Directeur sur le RER E et la ligne P du Transilien, tenant notamment compte des études menées sous le pilotage de la SGP. Un document intermédiaire remis par RFF et la SNCF, intitulé Schéma de Secteur, a conduit le Conseil du STIF du 16 mai 2013 à approuver un programme d'études complémentaires à mener pour achever le Schéma Directeur, et à demander le financement de ces études à l'Etat et à la Région.

Ce programme d'étude intègre notamment l'étude des conséquences exploitation sur l'ensemble du réseau Est de l'arrêt dans cette nouvelle gare de tous les trains de la ligne P, et l'étude des aménagements nécessaires sur le reste du réseau Est, en complémentarité avec ceux précités.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« Que pense la Région de la proposition suivante : la voie de chemin de fer « Epône-Versailles » n'est pas mentionnée comme devant être utilisée et modernisée pour relier les TIM « Seine-aval » et « Versailles-Saclay ». Cette solution soulagerait le trafic routier sur la RD 191 et répondrait aux besoins d'échanges « durables » entre ces 2 TIM ; cela compléterait le bouclage de Paris prévu dans le Grand Paris, qui a oublié les liaisons tangentielles et en particulier celles à l'Ouest de la Plaine de Versailles ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La voie ferroviaire dont il est question (Epône/ Versailles) concerne la ligne N du Transilien. Elle relie Epône à Paris Montparnasse. Cette ligne fait déjà l'objet d'un Schéma de secteur engagé par la STIF et visant à la moderniser.

Concernant le réseau des tangentielles (Tram-train Massy-Evry (TTME) et Tangentielle ouest (TGO)), la réflexion est tout autre puisqu'à l'inverse de la ligne N, il s'agit de créer un nouveau réseau. C'est pourquoi, il apparaît dans les perspectives du GPE. Pour rappel, les phases de la tangentielle ouest « Saint-Cyr – Saint-Germain » et « Saint-Germain – Achères » seront mises en service à horizon 2020. Leurs prolongements sont inscrits au SDRIF à horizon 2030, au nord jusqu'à Cergy, avec des correspondances avec Eole et le RER A, et au sud jusqu'à la gare de Versailles Chantiers, en correspondance avec le TTME, et / ou la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce réseau des tangentielles assureront ainsi d'ici 2030 un maillage complet avec la ligne 18 et permettra de compléter la desserte en radiale des lignes N et du RER C, au bénéfice des TIM de « Seine-aval » et de « Versailles Saclay ».

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« Que répond la Région à la remarque considérant que le projet de GPE est trop près de Paris et qu'un tour de l'Ile-de-France plus éloigné (Mantes,

Rambouillet, Etampes, Montereau, Meaux Persan-Beaumont) désengorgerait mieux la région? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Parmi les objectifs du Grand Paris Express, l'infrastructure à créer doit permettre à la fois de répondre au besoin de déplacements en transports collectifs avec des liaisons qui n'existent pas encore, tout en permettant de désaturer le réseau existant. Le positionnement du Grand Paris Express permet ainsi des déplacements de banlieue à banlieue en évitant de traverser Paris ce qui permet de décharger plusieurs lignes de métros et de RER. La proposition d'une rocade beaucoup plus éloignée ne permettrait pas cette décharge et n'assurerait pas les besoins de déplacements. Le choix d'un métro capacitair ne serait d'ailleurs plus pertinent car il n'y aurait plus suffisamment de flux de voyageurs intéressés par cette rocade.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« La Région procédera-t-elle à une information sur l'affectation et de l'évolution de la Taxe Spéciale Grand Paris (pour mémoire, les contribuables la paient déjà) en expliquant l'écart entre la perception de cet impôt et son utilisation, c'est-à-dire le début des travaux ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les recettes prévues pour la réalisation du Grand Paris Express sont des taxes affectées spécialement pour la Société du Grand Paris (SGP). La SGP récupère déjà une partie d'entre elles. Elles sont utilisées pour les études et les acquisitions foncières. Le surplus est placé sur un compte d'affectation spéciale et pourra ainsi permettre de financer les premiers travaux dès 2017. L'affectation de ces recettes a été décidée par le législateur, il n'est pas prévu que la Région procède à une information particulière. La SGP précise lorsqu'elle est interpellée en réunion publique, son utilisation.

Il est à noter que dans les propositions formulées le 6 mars 2013 par le 1^{er} Ministre, certaines portaient sur une utilisation dès à présent de ce surplus pour les projets de transport en cours.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« La variante proposée par Les Amis de la Terre 95, consistant en un tracé alternatif faisant partir d'Aulnay la branche de Roissy et non pas du Bourget RER B, peut elle être retenue ? Ils s'opposent en effet au coude de 5 kms supplémentaire par le Triangle de Gonesse et à la gare en plein champ qui représenterait un surcoût de 600 M€ . »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le Grand Paris Express fait l'objet d'une réalisation particulière. A L'issue du débat public de 2010, la SGP a proposé un Schéma d'ensemble arrêté par Décret en Conseil d'Etat. Il n'est pas possible en l'état actuel des choses de revenir sur les tracés sans une procédure de modification du Schéma d'ensemble qui n'est pas de la compétence de la Région. Le document du SDRIF doit l'intégrer tel qu'il est, puisqu'imposé par la loi.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.4 Niveau de service et saturation des transports en commun

L'observation suivante traduit l'état d'esprit du public :

« Avant de densifier et d'augmenter la population francilienne, il faut d'abord mettre en place des moyens de transport, et rénover ceux qui existent ». Les plaintes concernent en premier lieu les lignes des RER B, C et D.

Questions de la commission d'enquête :

« Existe-t-il un programme des opérations de mise à niveau de ces RER et une planification de la réalisation de ce programme ? (capacité des rames, système de contrôle-commande, portes palières sur le réseau de métro et RER ; restructuration complète de certaines lignes les plus longues avec découpage en plusieurs lignes se recouvrant partiellement pour améliorer leur résilience). »

« Quelle est l'adéquation fonctionnelle et temporelle entre ce programme avec les perspectives d'urbanisation ? »

« Existe-t-il un programme de remise à niveau des stations RER existantes que certains jugent dans un état pitoyable ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Chaque ligne de RER fait aujourd'hui l'objet d'un Schéma directeur (SD). L'ensemble de ces améliorations est ainsi décrit dans le fascicule « mise en œuvre » (p. 19).

Le SD du RER B nord + a été voté en 2006. Les travaux ont été effectués pour une mise en œuvre progressive de la nouvelle grille de desserte à partir du 19 août 2013.

Ceux des RER C et D ont été voté en 2009 pour de premières mises en œuvre décembre 2013 pour le RER D, et dès 2016 s'agissant du RER C. Les études des RER A et B sud sont d'ores et déjà engagées, avec pour le B sud de premières réalisations d'ici la fin 2013.

Chaque Schéma directeur prévoit des investissements liés à la modernisation des infrastructures ferroviaires, de l'alimentation électrique et de la signalisation, et pour le long terme (au-delà de 2020), une adaptation des infrastructures visant à adapter au mieux la desserte à la densité urbaine et économique des bassins de vie traversés.

Par ailleurs, sur chaque ligne, les gares les plus complexes à gérer en termes de flux de voyageurs feront l'objet de réaménagements. Au total, une quarantaine de gares sont concernées sur les RER A, B, C et D, pour des réalisations effectives avant 2020. A ce titre, la gare d'Auber sera notamment modernisée.

Enfin, parallèlement à ces investissements, le STIF a engagé un programme ambitieux de renouveau du train en Ile-de-France, permettant de disposer d'un parc neuf, récent ou rénové en 2016. Au-delà, et conformément à son Schéma directeur du matériel roulant de 2009, de nouvelles démarches d'acquisition de matériel neuf ont été engagées par le STIF, notamment pour disposer d'un nouveau matériel RER.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« A quelle date l'accessibilité du réseau sera-t-elle significativement améliorée pour les personnes à mobilité réduite ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe dans son article 45 un délai de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports (AOT), a engagé en 2006 une étude menée en partenariat avec tous les acteurs du transport francilien des personnes à mobilité réduite (Région, Départements, transporteurs et associations représentatives des PMR) pour élaborer un Schéma directeur d'accessibilité des services de transports franciliens.

Un état des lieux partagé de l'accessibilité du réseau francilien a été finalisé dans ce cadre en mars 2007, mettant en évidence les principaux dysfonctionnements et les attentes.

Sur cette base, 7 orientations ont été adoptées par ordre de priorité par le conseil du STIF du 14 février 2008 et la Région ne finance que la priorité n°4 relative à la **mise en accessibilité des gares du réseau ferré**.

A ce titre, un réseau de référence de 266 gares a été défini (207 gares SNCF/RFF et 59 gares RATP) ne comprenant pas les gares du métro parisien qui bénéficie d'une dérogation prévue par la loi de 2005.

La Région ayant financé depuis 2000 la mise en accessibilité des lignes de RER A, B et E (spécifiquement sur le périmètre RATP), un programme d'investissements conséquents a été voté en 2011 ne concernant que l'accessibilité des gares du réseau francilien relevant du périmètre SNCF et RFF (RER, lignes Transilien). Ils distinguent deux types d'opérations :

- d'une part, le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau ferroviaire voté en 2008, qui vise les lignes exploitées par la SNCF (lignes Transilien et RER B, C, D et E) et sur lesquelles 143 gares restantes sur les 207 inscrites au réseau de référence seront rendues accessibles en toute autonomie entre 2015 et 2021.
- d'autre part, certaines gares des RER A et B sud relevant du périmètre RATP, qui seront quant à elles mises aux normes d'ici 2020 dans le cadre des travaux prévus aux Schémas directeurs.
- d'autre part, certaines gares des RER A et B sud relevant du périmètre RATP, qui seront quant à elles mises aux normes pour les handicaps autres que moteurs d'ici 2020 dans le cadre des travaux prévus aux Schémas directeurs de ces RER.

Sur le réseau métropolitain, étant donné l'extrême complexité de la structure des stations souterraines du métro parisien très anciennes et pour la grande majorité, souterraines, la loi du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » prévoit un cadre dérogatoire pour ce mode de transport, et n'impose pas le délai légal fixé à 2015.

La première priorité du Schéma directeur d'accessibilité, voté par le STIF en février 2008, impose de rendre le réseau de surface des bus, entièrement accessible d'ici 2015 : l'intégralité des lignes de Paris est d'ores et déjà accessible. Elle permet une desserte fine et en surface du territoire parisien.

S'agissant de l'accessibilité du réseau de transport ferroviaire, il convient de distinguer les gares nouvelles créées dans le cadre d'opérations spécifiques, dont l'accessibilité est de facto prise en compte et financée dès la définition même du projet, de celle des gares existantes, qui est financée par le SDA. En 2013, les gares accessibles couvrent près de 60% du trafic voyageurs. Le programme pluriannuel des travaux sur les gares existantes prévoit une mise en accessibilité des 143 gares d'ici 2021, représentant plus de 30 gares en travaux simultanément sur les réseaux à partir de 2014. Ponctuellement, et dans le cadre des prolongements des lignes 11 à « Rosny – Bois Perrier » et 14 à « Mairie de Saint-Ouen », les stations existantes seront mises aux normes conformément à la réglementation (aménagement d'espaces d'attente sécurisés pour les PMR/UFR en cas de sinistre, réaménagement des accès aux stations, aménagement d'ascenseurs lorsque techniquement possible, création de nouvelles issues de secours, etc.). Les stations créées dans le cadre de ces prolongements seront accessibles.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« Pourquoi ne pas construire les nouvelles stations de métro de correspondance avec un quai central à la place de quais latéraux, ce qui simplifierait les correspondances (1 seul itinéraire pour relier les 2 quais au lieu de 6 pour relier chaque quai aux 3 autres) et permettrait plus facilement des escaliers mécaniques? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La construction des gares et leur aménagement est toujours un exercice particulier et propre à chaque gare, un modèle ne peut donc pas devenir une règle et cet aspect, trop précis, ne peut être abordé dans le SDRIF.

D'un point de vue technique, les contraintes engendrées par la création d'un quai unique sont souvent bien supérieures que pour la réalisation de quais latéraux. C'est pourquoi, c'est plus souvent cette solution qui est privilégiée (assurer la descente des voyageurs en toute sécurité, assurer la fluidité des flux etc....).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« Quelle sera l'incidence à terme du GPE sur le niveau de service et la saturation du réseau de transport RER et métro ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La désaturation du réseau de transport en commun est bien l'un des objectifs principaux du Grand Paris Express. Le projet propose donc des tracés et des correspondances permettant de décharger au mieux l'ensemble du réseau de transport lourd francilien (métro, RER). Cf. cartes du STIF + réponse à la question 1.1.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.5 Tarification des transports

Questions de la commission d'enquête :

« Que sait-on de la future tarification des transports ? Quelles sont les pistes envisagées pour trouver des ressources nouvelles pour le financement des transports collectifs ? Quelle est l'incidence de cette réforme sur la capacité de financement du système de transport ? La réforme tarifaire des transports en Ile-de-France sera-t-elle faite en liaison avec les Régions voisines du Bassin Parisien ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Concernant la politique tarifaire actuelle, le STIF est responsable de l'équilibre global du coût des transports en Ile-de-France : il en gère le budget de fonctionnement, il participe au financement des investissements, et c'est également lui qui crée les titres de transport et fixe leurs tarifs. Les recettes des titres de transports, achats de tickets et forfaits, (part payée par les voyageurs et remboursement des abonnements par les employeurs) contribuent à hauteur de 39,8 % (chiffres 2012) au financement des dépenses de fonctionnement des transports en commun en Ile-de-France.

Soucieux de permettre à tous de se déplacer, le STIF a créé des titres et tarifications spécifiques, dont par exemple :

- la Carte Orange en 1975, devenue le forfait Navigo en 2006
- la Carte Imagine'R en 1998
- la CST (Carte Solidarité Transport) en 2001
- le Ticket t en 2002, devenu le Ticket t + en 2007
- le forfait Solidarité Transport en 2004 (50% de réduction sur Navigo, puis 75% en 2006)
- le forfait Gratuité Transport en 2007, destiné aux ménages dont les revenus sont très modestes.

Par ailleurs, le STIF a mis en place les cartes « Améthyste » réservées aux personnes handicapées ou âgées retraitées sous conditions de ressources ou de statut. Les cartes Améthyste « gratuité », Émeraude et Rubis sont achetées par les départements et la Ville de Paris qui décident, chacun pour leur compte, des catégories de bénéficiaires. Une participation financière du voyageur peut être demandée par le département.

Enfin, le Conseil du STIF a souhaité, ces dernières années, rendre la tarification moins pénalisante pour les abonnés habitant en grande banlieue et travaillant en zone centrale : fusion des zones 6, 7 et 8 en 2007 et fusion des zones 5 et 6 en 2011.

Concernant les réformes en cours, la tarification des transports publics franciliens fait l'objet depuis la décentralisation du STIF d'un renforcement des avantages destinés aux publics les plus modestes

allant jusqu'à la gratuité. Par la suite, le STIF a adopté « l'objectif d'une tarification unique, juste et innovante au service d'une meilleure offre de transport en Ile-de-France ».

1°) Réformes sociales

Conformément à la loi SRU, le STIF a accordé aux bénéficiaires de la CMUC une réduction de 50% sur les billets (2001) puis sur les cartes orange (2004). La réforme sociale a consisté, sous l'impulsion de la Région, à prendre des décisions en faveur des foyers modestes allant au-delà de ces exigences. Ces mesures complémentaires, financées pour une partie notable par la Région Ile-de-France (80 M€ par an) sont les suivantes :

- la gratuité aux allocataires du RSA (et aux membres de leur foyer) sous conditions de ressources fixées par le STIF, et aux personnes à la fois bénéficiaires de l'ASS et de la CMUC,
- une réduction solidarité transport de 75% sur les forfaits pour les bénéficiaires de la CMUC (et les membres de leur foyer), de l'AME (et les membres de leur foyer), et pour les allocataires de l'ASS non bénéficiaires de la CMUC.

2°) Réforme territoriale

Elle est prévue dans le protocole d'accord sur la réforme tarifaire approuvé par le Conseil régional le 14 décembre 2011 et par le Conseil du STIF le 7 décembre 2011 qui tend vers la mise en place d'un passe unique sur l'ensemble du territoire francilien.

- Une réforme tarifaire globale et cohérente qui préserve les équilibres financiers du STIF afin de ne pas compromettre le nécessaire développement de l'offre de transport et de la qualité de service, premières priorités des usagers des transports en Ile-de-France.
- La mise en œuvre d'une tarification unique du Pass navigo au départ de tout lieu en Ile-de-France, par la suppression des zones tarifaires. Celle-ci s'appuie sur :
 1. **La mise en place d'un « Passe unique** au tarif de la zone 1-2, dont le financement sera assuré par la mobilisation de ressources additionnelles à celles nécessaires au développement de l'offre et à l'amélioration de la qualité de service, liées notamment à l'harmonisation du Versement Transport ;
 2. **La mise en place de « forfaits de proximité** », préservant les actuels détenteurs des forfaits les moins onéreux ainsi que les utilisateurs réguliers de billets et de tickets, ces forfaits permettront de se déplacer sur de courtes distances à partir de tout point du réseau, ou à moindre fréquence sur l'ensemble du réseau ;
 3. **La mise en place d'un nouveau système tarifaire**, les unités transports, permettant la modulation du coût du transport en fonction de la qualité de service, de la qualité de l'offre, des critères de tarification sociale, etc.
- L'organisation d'une large concertation à l'échelle de l'Ile-de-France, permettant d'associer les Franciliens aux différentes étapes de mise en œuvre de la réforme. La mise en œuvre pleine et entière de la réforme sera liée à l'obtention de ressources nouvelles, sans augmentation des concours publics versés par les collectivités territoriales. Elle sera donc financée par les ressources additionnelles dont bénéficiera le STIF, notamment celles issues de l'harmonisation du versement transport.

Dans l'attente de ces ressources, des mesures transitoires ont été prises :

- depuis le 1er septembre 2012, les forfaits Navigo mois et annuels et Solidarité Transport mois ont été dézonés sur tous les modes les samedis, dimanches et jours fériés. Depuis le 1er mars 2013 cette mesure s'applique aussi aux forfaits Améthyste,
- depuis le 1er janvier 2013, a été mis en place le complément de parcours,
- à partir de l'été 2013, est mis en place le dézonage du forfait Navigo du 13 juillet au 18 août. Par ailleurs, les usagers de la zone 1-5 bénéficieront pour les mois de juillet et août d'une réduction de 7,5 % de leur forfait Navigo mois et Solidarité Transport mois.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

| *Questions de la commission d'enquête :*

« Quel sera l'effet de cette tarification sur la demande de déplacements et à long terme sur l'urbanisation et les distances de déplacement en particulier pour le domicile-travail ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Il n'y a pas d'études permettant de déterminer les effets précis de ce choix, des scénarii ont toutefois été réalisés.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête :

« Quel sera son effet sur la rentabilité socio-économique du Grand Paris Express ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La rentabilité socio-économique du Grand Paris Express n'est pas directement liée à la tarification qui pourra être en vigueur.

Une différence est d'ailleurs faite entre le financement de réalisation du projet (l'investissement) qui est assuré par l'impôt (taxes spécifiques) et l'emprunt. Ce dernier sera ensuite remboursé par des péages de l'opérateur auprès de la SGP. Ce péage sera répercuté dans les contrats entre l'opérateur et l'autorité organisatrice. Cette dernière devra donc s'acquitter de cette charge supplémentaire via un équilibre entre ses différentes ressources (contribution des collectivités locales, versement transport, recette tarifaires).

Enfin, il est à noter que la rentabilité socio-économique n'est pas le pur résultat de l'investissement et de son remboursement, mais de l'intégration de la richesse créée au moyen de cette infrastructure qui ne permet pas de rembourser l'investissement initial qui est public, donc sans vocation à gagner directement de l'argent.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.6 Place de l'automobile

La volonté de réduire la place de l'automobile dans les transports est critiquée dans les départements de la grande, voire la Petite Couronne. L'automobile « permet des itinéraires qui resteront longtemps sans alternative crédible par les TC » ; il existe une demande de « plus prendre en compte les caractéristiques de la Grande Couronne et la suprématie des déplacements automobiles. »

Les réponses apportées par le SDRIF en matière de déplacements, essentiellement orientées vers les TC, ne semblent pas répondre (aux dires de plusieurs départements et collectivités) aux besoins de déplacement en Grande Couronne. Le renforcement du maillage routier est insuffisant et le partage multimodal de la voirie doit être pensé localement.

Questions de la commission d'enquête :

« Que répond la Région à la critique ci-dessus ? »

« La Région a-t-elle l'intention de laisser plus d'initiatives aux maîtres d'ouvrage des voiries et des PLD pour transformer ces voiries en boulevards métropolitains afin d'éviter de transformer des voiries manifestement sous-dimensionnées ? »

« La Région partage-t-elle l'avis du CESER que le partage multimodal de la voirie doit être examiné cas par cas ? »

« Les CMA semblent extrêmement focalisées sur la volonté de réduire la circulation automobile, et ce au détriment de l'activité artisanale. Ce point a été également abordé par plusieurs CG. La Région envisage-t-elle d'assouplir son attitude dans ce domaine ? »

« Est- il envisagé à terme un péage de zone ou un péage sur les axes autoroutiers ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de SDRIF fixe comme un des objectifs majeurs l'amélioration de la mobilité en Ile-de-France qui se traduit par la mise en place d'une nouvelle approche stratégique des transports. Celle-ci repose sur une offre de mobilité capable de répondre à la diversité des besoins des Franciliens.

Pour pouvoir répondre au défi environnemental visant à anticiper les mutations climatiques et énergétiques, les transports collectifs constituent une alternative aux modes individuels motorisés et présentent l'avantage d'être plus vertueux en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre, de nuisances sonores et ont la capacité de transporter plus d'usagers.

Si la priorité est donnée aux projets de transports collectifs, l'organisation et le fonctionnement du réseau routier demeure un enjeu pour l'aménagement du territoire francilien. Toutefois, son usage doit être optimisé en tenant compte des caractéristiques du réseau afin de déterminer les capacités offertes pour permettre une utilisation par les différents modes de transport.

En défendant l'idée du partage multimodal de la voirie comme composante essentielle du modèle urbain, dense et compacte, le projet de SDRIF souligne la nécessité de penser le partage multimodal en fonction des territoires traversés et de la hiérarchisation du réseau routier.

En outre, il convient de distinguer les différents concepts de partage multimodal de la voirie :

- **avenue et boulevard métropolitain** : il s'agit principalement du réseau à caractère structurant dont l'évolution de l'axe peut s'accompagner d'une requalification urbaine. Il peut-être le support d'un TCSP, lorsque cela est nécessaire, ou aménagé de façon à favoriser l'usage des modes actifs. Ces axes concernent principalement les anciennes routes nationales radiales vers Paris sur les sections situées à l'intérieur de l'agglomération centrale, comme illustré dans le Schéma « Les boulevards et avenues métropolitaines » inscrit page 108 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » du projet de SDRIF.
- **avenue multimodale apaisée** : elle concerne les autoroutes et voies rapides urbaines situées dans la zone dense urbaine de l'agglomération centrale ont vocation à devenir des avenues multimodales apaisées (cf. schéma « Vers un réseau de voies rapides apaisées et multimodales » inscrit page 109 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » du projet de SDRIF). Cela consiste à apaiser le trafic sur ces axes par la limitation des vitesses sur les sections concernée conduisant ainsi à réguler le trafic, renforcer la sécurité routière, fiabiliser les temps de parcours et à réduire les nuisances (pollution, sonores) et à accueillir des modes alternatifs et des transports collectifs.
- **voie réservée multimodale** : cela consiste à dédier une voie à un ou plusieurs types de véhicules sur le réseau d'autoroutes et voies rapides à caractère magistral. Il peut s'agir de transports collectifs, taxis, co-voiturage, etc.

Toutefois, la mise en œuvre effective du partage multimodal de la voirie est du ressort des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de la voirie et dépendra des conclusions des études engagées ou à mener sur chacun de ces axes.

Cette question est par ailleurs largement développée dans le Plan de déplacement urbain (PDU) qui définit les principes d'organisation des déplacements des personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte le fascicule dédié aux orientations réglementaires :
--

L'orientation relative aux voies rapides apaisées et multimodales sera adaptée pour permettre sur le réseau à caractère magistral en règle générale et en fonction des études de trafic, les aménagements nécessaires pour intégrer progressivement des voies réservées aux transports collectifs

7.10.3.1.7 Aménagement du réseau routier principal et magistral

Des projets routiers indispensables à l'amélioration du réseau principal et magistral (comme la complétude des échangeurs avec l'A86 à Châtenay-Malabry et la réalisation du tube sud de l'A86 à Antony) pourraient être inscrits au SDRIF (demande du CG 92, mais aussi demandes d'autres PPA ou intervenants pour d'autres projets en général).

Questions de la commission d'enquête :

« La Région compte-t-elle inscrire ces deux projets ? Et le prolongement de l'A12 ? La déviation de la RN6,... ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les projets routiers du réseau magistral relevés par la commission d'enquête (échangeur A86, tunnel A86, prolongement A12, déviation de la RN6) sont des projets de maîtrise d'ouvrage Etat.

Dans son « porter à connaissance » de septembre 2011, l'Etat a identifié les principaux projets routiers dont il est gestionnaire et qu'il convient d'intégrer dans le projet de SDRIF. Ces projets routiers s'inscrivent en cohérence avec les orientations retenues dans le cadre de l'élaboration du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), prévu par la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Eu égard à ces orientations, plusieurs opérations, dont la réalisation semble aujourd'hui écartées, ne sont pas reprises dans le « porter à connaissance ». Il s'agit notamment du prolongement de l'A12 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et les Essarts-le-Roi, la déviation de la RN6 à Villeneuve-Saint-Georges, le tunnel A86 à l'ouest.

L'échangeur de Châtenay-Malabry, quant à lui, est un projet purement local qui n'a pas vocation à figurer au SDRIF. Le département des Yvelines est du reste en train de le réaliser.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.8 Traitement des fractures urbaines et réduction des nuisances dues aux infrastructures en zone urbaine dense

Le projet d'enfouissement de la RN 13 à Neuilly est retenu. Mais d'autres projets ayant la même finalité sont demandés non seulement pour réduire les nuisances pour la santé humaine et améliorer le cadre de vie, mais aussi pour permettre le développement urbain à proximité, assurer la continuité des tissus urbains en zone dense et réaliser des équipements publics.

Question de la commission d'enquête :

« Quelles sont les perspectives de réalisation de la couverture de l'échangeur A14 /A86 à Nanterre, de l'enfouissement de l'autoroute A 1 dans la traversée de Saint-Denis et de La Courneuve, ... ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Ces projets consistent en un aménagement d'infrastructures existantes, et n'ont pas d'impact en droit des sols. Il n'y a donc pas lieu de les faire figurer sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT). Toutefois, cette disposition ne fait pas obstacle à leur réalisation. Ainsi, un aménagement de l'échangeur A14/A86, évoqué dans la question, est en cours d'étude, pour une réalisation avant 2020. Il est du reste éligible à une aide régionale.

Dans ce cadre, la Région a prévu un dispositif spécifique dans son plan pour une mobilité durable (PRMD) pour financer les couvertures d'infrastructures routières lorsqu'elles sont objectivement justifiées par des gains environnementaux et portées financièrement par le maître d'ouvrage.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« En l'absence de réalisation de projets de ce type, faut-il interdire la construction de logements à moins de 500 m des grandes infrastructures de transport en zone urbaine dense ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

En prônant un modèle de compacité pour la région et en encourageant, pour ce faire, la densification et l'intensification des services urbains au sein des espaces déjà urbanisés, le projet de SDRIF attache un intérêt particulier à la question, qui y est étroitement liée, de la réduction des nuisances.

Concernant plus particulièrement les transports, les choix et objectifs inscrits dans le projet de SDRIF, notamment le maillage du territoire en transports collectifs ainsi que la recherche d'une plus grande articulation urbanisme-transport tendent, de manière combinée, à réduire les effets induits par la proximité de ces infrastructures.

Ainsi, comme le précise le fascicule « *Évaluation environnementale* » du projet de SDRIF (pp.161-162), l'objectif d'évolution des voies rapides et du réseau principal de voirie urbaine en boulevards métropolitains, intégrant différents modes de déplacement et favorisant le développement d'axes structurants de transports en commun ainsi que des modes actifs (vélo, marche à pied...) participera à la fois à la décongestion du réseau et à la réduction des nuisances sonores et atmosphériques, en contribuant à la diminution d'un certain nombre de déplacements routiers par le report modal (transports collectifs, covoiturage). Cet objectif trouve, d'ailleurs, une traduction normative forte, au sein même des orientations réglementaires du projet de SDRIF (Cf. fascicule « *Orientations réglementaires* », p.17).

Ce principe d'apaisement progressif des réseaux principal et de voies rapides est également assorti d'objectifs renforcés concernant la création de voies nouvelles : tout nouveau tracé devra répondre à des exigences élevées en matière de qualité environnementale et d'insertion respectueuse des milieux humains et naturels traversés (Cf. fascicule « *Défis, projet spatial régional, objectifs* », pp.109-110).

Outre l'obligation fixée par le projet de SDRIF à l'égard des documents d'urbanisme locaux de « *veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces* » à l'occasion de l'insertion d'infrastructures nouvelles, une attention particulière est également portée aux constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air), puisque leur implantation à proximité des grandes infrastructures routières ou ferroviaires devra être évitée (Cf. fascicule « *Orientations réglementaires* », p.17).

Ces objectifs et orientations du SDRIF sont, par ailleurs, cohérents avec les orientations de documents sectoriels tels que, d'une part, les plans d'exposition au bruit (PEB), présents sur les quinze plus grands aéroports franciliens et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) – pour ce qui relève des nuisances sonores – et, d'autre part, le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) – concernant la qualité de l'air, documents auxquels il revient, de manière plus précise que le SDRIF, de traiter ces problématiques spécifiques (Cf. fascicule « *Propositions pour la mise en œuvre* » pp. 52-53).

Enfin, en marge de tous ces documents, c'est davantage au travers des pouvoirs du Préfet de département que pourront être fixées des règles plus fortes en matière de limitation de la constructibilité aux abords des grandes infrastructures routières et ferroviaires, tel que le prévoit l'article L.571-10 du Code de l'environnement.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.9 Parkings

Beaucoup de plaintes concernant la saturation des parkings aux abords des gares.

Beaucoup de demandes de construction de parkings à proximité des gares du Grand Paris Express.

Question de la commission d'enquête :

« Quelle est en définitive la politique de la Région dans ce domaine ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Cette question est traitée dans le cadre du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) qui détaille la politique régionale en matière de parcs relais (parcs de stationnement pour véhicules particuliers situés à proximité d'une gare ou d'une station de métro et conçus pour inciter les automobilistes à utiliser les transports publics).

L'action 5.2 « Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable » du projet de PDUIF reprend le Schéma directeur des parcs relais adopté par le STIF. Ce dernier fixe les critères permettant de juger de l'opportunité des parcs relais, le référentiel de niveaux de service à mettre en œuvre et les principes de tarification à appliquer.

En effet, l'accès aux gares de RER et de train de banlieue hors de Paris le matin ne se fait que pour 12 % en voiture, ce qui en fait le 3ème mode de rabattement après la marche à pied (60 %) et le bus (23 %). La création de parcs relais n'est donc opportune que dans les secteurs les plus éloignés du cœur d'agglomération (zone tarifaire 5 pour les « pôles d'accès au réseau ferré »), lorsque la voiture est le principal (voire le seul) mode de rabattement, et dans les zones 3 et 4, pour les grands pôles de correspondance et les pôles de desserte des cœurs de territoire, à condition que la création de places de stationnement ne soit pas susceptible de concurrencer ou perturber le fonctionnement des autres modes d'accès aux gares.

En conséquence, le développement de l'offre de stationnement en parcs relais est conditionné, pour chaque pôle, par une étude d'opportunité et de dimensionnement. Il s'accompagne nécessairement d'une politique de stationnement public cohérente, et d'une réflexion sur la place à donner au covoiturage et la tarification. (source EGT 2010)

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.10 Fret

Le projet de SDRIF est jugé insuffisant dans ce domaine car le Schéma doit donner une armature plus concrète à ce dossier tout aussi important que le transports de passagers, et la mise en place d'un réseau de transports de marchandises (ferroviaire, voie fluviale, tram fret etc..) couplé à des plateformes logistiques et zones de stockage en zone dense doivent être définis. Il est jugé qu'il n'y a pas de stratégie globale et qu'on se contente de geler toutes les zones aujourd'hui dédiées au fret indépendamment de leur utilité réelle et de leur potentiel de mutation pour les autres objectifs du SDRIF.

Questions de la commission d'enquête :

« Que répond la Région à la critique ci-dessus ? »

« Comment la problématique des marchandises en ville sera-t-elle prise en compte dans les projets d'aménagement (CESER) ? ; quid du dernier kilomètre ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le SDRIF, en tant que document d'urbanisme, préserve les sites sur lesquels il existe un fort potentiel pour développer de la logistique, notamment en zone dense. L'objectif est de permettre une arrivée

des marchandises massifiée en zone dense pour une distribution urbaine plus adaptée en cœur de ville.

La stratégie globale de la Région a été définie dans le cadre des Assises Régionales du Fret et de la logistique en 2011, avec 10 propositions d'actions. Ces dernières ont été traduites dans le Plan Régional pour Mobilité Durable (qui correspond aux dispositifs de mise en œuvre du PDUIF) avec un dispositif spécifique pour les marchandises (décliné en 3 actions).

Ce dispositif permet d'aborder l'ensemble des thématiques liées au foncier et à sa préservation et les moyens de le transformer pour une bonne utilisation. Pour les thématiques liées également au dernier kilomètre, notamment les moyens d'acheminer les marchandises au plus proche des consommateurs finaux, des dispositifs d'aides aux expérimentations sont en vigueur. Ils ont pour but de permettre de réunir toutes les conditions pour une généralisation des bonnes pratiques.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« *Quelle est la justification du site multimodal logistique prévu à l'emplacement de la gare de Bourron-Marlotte, site critiqué pour des raisons d'environnement? »*

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le site multimodal de Bourron-Marlotte est une ITE (installation terminale embranchée) exploitée pour du trafic ferroviaire de matériaux de construction. Ce site a été inscrit au Schéma des carrières en 2010. Il participe au trafic réalisé sur le territoire francilien par un mode non routier.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« *Quel est l'avis de la Région sur la proposition que le STIF devienne, de façon complémentaire, autorité de gestion des transports de marchandises ? »*

Avis et commentaires techniques de la Région :

La gestion des marchandises en Ile-de-France est un sujet complexe en raison à la fois du caractère privé du fonctionnement des livraisons et des expéditions, mais également en raison du nombre important d'acteurs qui ont un rôle à jouer (Maîtres d'ouvrage des infrastructures très variés, pouvoirs de police, disponibilité et maîtrise du foncier etc.). La tentation pourrait être donc grande de créer une autorité organisatrice des marchandises au même titre que pour les voyageurs.

Néanmoins, si effectivement il ressort de la responsabilité publique de favoriser des échanges fluides et vertueux, la réponse n'est pas nécessairement une autorité organisatrice, dont la constitution nécessiterait des évolutions législatives qui ne sont pas du ressort de la Région.

Les marchandises font l'objet de nombreux développements dans les différents documents. Ainsi, dans le PDU le Défi 7 est spécifique aux transports de marchandise et est assorti de 5 actions. Le Plan régional pour la mobilité durable (PRMD) détaille 3 dispositifs pour mettre en œuvre ces actions. Ces dernières ont fait l'objet d'une large concertation avec le document remis dans le cadre des Assises régionales du fret et de la logistique. De même, l'État a procédé à l'élaboration d'un Document d'orientation stratégique pour le fret. Les deux visions convergent maintenant au travers du centre d'échanges et de ressources sur la logistique (le Cerlog) qui réunit les acteurs privés et publics qui œuvrent dans ce secteur. Afin de s'assurer de la cohérence complète de ces visions, le SDRIF assure la préservation des sites à potentiel logistique (fascicule d'orientation réglementaire et CDGT), ainsi que leur accessibilité. Le transport de marchandises fait également l'objet d'un large développement dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » qui précise le projet souhaité par la région en matière de logistique.

Il existe donc bien une vision commune et partagée des enjeux liés aux marchandises relayée plus localement par les départements dans le cadre de leur charte ou plan marchandises. La création d'une autorité organisatrice n'est donc pas nécessaire. Il s'agit en revanche de développer de la

cohérence entre les actions notamment pour celles qui sont du ressort des collectivités publiques. Ce que font déjà les projets de SDRIF et PDUIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête :

« *Quelle serait l'incidence sur le trafic de fret de limitation de la circulation des poids lourds pour des raisons d'environnement (nuisances sonores et qualité de l'air) ?* »

« *La Région partage-t-elle l'avis d'Ile-de-France Environnement sur la densification des zones logistiques et la limitation de l'emport des poids lourds à 35 tonnes, ces zones devant être desservies principalement par les transports fluviaux et ferrés ?* »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La Région partage tant l'objectif de densification et de modernisation des zones logistiques existantes que l'ambition d'une optimisation du fonctionnement logistique métropolitain actuel.

Concernant, d'une part, la question de la mutation et de la densification des zones logistiques existantes, le projet de SDRIF vise clairement à préserver l'existence des grands sites multimodaux, hors du cœur de métropole, mais aussi celle des sites de logistique urbaine, situés pour leur part dans des secteurs déjà fortement urbanisés, où la question de la densification est donc primordiale.

Les orientations réglementaires du projet de SDRIF fixent non seulement une exigence forte de priorité à la densification de l'existant par rapport à toute extension nouvelle, quel que soit le type d'aménagement concerné (Cf. pp. 24 à 26 du fascicule « *Orientations réglementaires* »), mais imposent aussi aux documents d'urbanisme locaux de permettre une augmentation de la densité humaine du territoire concerné (p. 27), celle-ci passant notamment par la densification des zones logistiques.

Par ailleurs, les « secteurs à fort potentiel de densification », sur lesquels l'effort de densification doit être accru et qui concernent autant le logement que les activités notamment logistiques, sont des secteurs sur lesquels des emprises mutables importantes ont été repérées et doivent être valorisées avant tout projet d'extension (p.28).

Enfin, concernant d'éventuelles extensions ou créations de sites multimodaux, en réponse à l'inadaptation irréversible de certains sites existants, les orientations du projet de SDRIF exigent que ces implantations nouvelles soient compactes, afin de limiter au maximum la consommation d'espace, mais également que l'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers soit évité (p.20).

Concernant, d'autre part, l'optimisation du fonctionnement logistique métropolitain, le projet de SDRIF partage expressément la volonté d'un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré (Cf. p.135 du fascicule « *Défis, projet spatial régional, objectifs* »). Il préconise, pour cela, qu'une alternative au mode routier soit recherchée à chaque fois que la pertinence de l'usage d'un mode de grande capacité est avérée (p.136).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« *Quel est le devenir de la Grande ceinture ferroviaire ?* »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La Grande ceinture est une voie ferrée de contournement de l'agglomération parisienne. Elle existe toujours et est bien utilisée pour le fret :

- au nord par le fret, elle est actuellement doublée sur son linéaire pour permettre la réalisation de la tangentielle nord, sans mixité des flux.
- à l'ouest par les voyageurs, des études sont en cours pour s'assurer de la possibilité ultérieurs d'une utilisation pour le fret.

- au sud, par le fret et les voyageurs. Un projet de doublement des voies doit permettre de dissocier le trafic TGV, du trafic RER et fret.
- à l'est, les trains de fret l'empruntent toujours.

Les solutions consistent donc prioritairement à sauvegarder l'usage fret de la Grande ceinture ferroviaire et d'apprécier l'opportunité d'un trafic voyageur selon les sections. Ce devenir est d'ailleurs fortement porté le fascicule « orientations réglementaires » (page 20).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

La Petite ceinture (PC)

Question de la commission d'enquête :

« L'avenir de la PC s'éclaircit-il enfin ? (Voir ci-dessous le § « Ville de Paris » : un processus de concertation est en cours). »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le travail entre l'État et la Région a permis d'aboutir à un accord sur la rédaction de la vocation de la Petite ceinture dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » en précisant la vocation ferroviaire de la Petite ceinture et les usages par tronçon

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant la Petite ceinture, le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » sera ajusté de la façon suivante :

Sa vocation écologique sera confortée dans le chapitre relatif aux espaces verts et de loisirs de proximité (p.97) ;

Sa vocation ferroviaire et le principe d'usages différents en fonction des tronçons seront précisés dans le chapitre consacré à la logistique (p.140) ;

Enfin, les différentes vocations pourraient être précisées dans le TIM de Paris (p.172) :

- Vocation ferroviaire entre le faisceau Saint Lazare et le faisceau Paris Est, ainsi qu'entre le faisceau gare de Lyon et faisceau Austerlitz et jusqu'au raccordement des Gobelins à l'Est ;

- Vocation transports ferrés légers (voyageurs) entre Évangile et Cours de Vincennes ; d'éventuels aménagements seront possibles à condition d'être temporaires et réversibles.

Vocation trame verte au Sud et sur la tranchée Perreire.

7.10.3.1.11 Vélo

Questions de la commission d'enquête :

« Un schéma de développement des pistes cyclables, plus précis que ce qui existe dans le dossier, pourrait-il être inclus dans le SDRIF ? »

« Quels moyens peut-on mettre en place pour remédier aux lacunes ci-dessous : il n'y a pas d'autorité chargée du vélo, contrairement aux TC ou routes.

les obstacles au déplacement sont innombrables : coupures (du sens interdit à la route infranchissable ou inutilisable...), ruptures de continuités, absence de jalonnement ... ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Concernant le réseau de pistes cyclables, à l'échelle du SDRIF, le schéma inséré p.111 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » apparaît pertinent. Comme indiqué dans le projet de SDRIF, la carte plus précise du réseau cyclable structurant régional (intégrant les véloroutes et voies vertes)

figure au projet de PDUIF (p.114). A noter que cette dernière carte n'a pas pour but de figer un itinéraire mais de définir des liaisons continues.

Concernant les moyens de mise en œuvre, l'ambition régionale de faire des modes actifs (marche et vélo) des modes de déplacement du quotidien à part entière, pour tous les territoires de l'Île-de-France, est déclinée dans les actions du projet de PDUIF :

- Résorber les principales coupures urbaines : 100 coupures à aménager d'ici 2020, dont environ 35 coupures prioritaires à résorber d'ici 2015 ;
- Rendre la voirie cyclable : avec le double objectif de rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale, et de mettre en place d'ici 2020 le réseau régional structurant (environ 3 500 km d'itinéraires cyclables maillés, jalonnés, et séparés de la circulation générale) ;
- Favoriser le stationnement des vélos ;
- Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics.

Pour la mise en œuvre et la coordination des actions relatives au développement des itinéraires cyclables, la Région dispose de plusieurs leviers :

- elle apporte aux maîtres d'ouvrage des subventions aux aménagements cyclables dans le cadre de ses dispositifs (plan vélo et partage multimodal de la voirie, intégrés au PRMD). Une participation financière régionale peut également être négociée dans le cadre des Contrats Particuliers Région-Département (CPRD). Enfin, les besoins d'aménagement locaux peuvent remonter par le biais des Plans Locaux de Déplacements (PLD).
- pour animer le réseau des acteurs (où les CG jouent un rôle important), un comité vélo régional a été mis en place. La Région participe également aux groupes de travail de la CoTITA (Conférence Technique Interdépartementale des Transports et de l'Aménagement), qui regroupe de nombreux techniciens des départements. Enfin, les Assises de la mobilité, dispositif prévu dans le cadre du projet de PDUIF, ont vocation à faire le point chaque année avec les collectivités locales franciliennes sur l'avancement de la mise en œuvre du PDUIF et permettent ainsi de valoriser les réalisations exemplaires.

Le PDUIF prévoit par ailleurs le développement d'actions de formation en direction des collectivités, pour développer une meilleure connaissance des enjeux, des réglementations et des savoir-faire techniques.

Le développement des infrastructures et aménagements cyclables sont sous l'autorité des maîtrises d'ouvrage de la voirie : État, départements, communes et EPCI voire éventuellement d'autres acteurs tel VNF ou l'ONF suivant les domanialités.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.12 Technologies nouvelles

Question de la commission d'enquête :

« La Région compte-t-elle faire apparaître le projet de téléphérique entre Limeil, Créteil et Villeneuve, et d'autres d'ailleurs (téléphérique de Bagnolet...) ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Cette liaison existe dans le projet de SDRIF sous la forme d'un transport collectif en site propre (Fascicule « mise en œuvre » page 21). Une étude a été lancée par le STIF afin de vérifier si l'opportunité de réaliser cette liaison en ayant recours à la technologie du câble aérien est avérée, de préciser les modalités techniques d'exploitation, de comparer les coûts d'investissement et d'exploitation, et par conséquent, les taux de rentabilité des différents modes de transport envisagés pour satisfaire les besoins des usagers.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.13 Étude de scénarios alternatifs

« Pour l'étude de scénarios alternatifs, il existe des modèles transport-urbanisation tel que Tranus, appliqué à la région urbaine de Grenoble,

permettant d'évaluer pour chacun d'eux l'influence du système de transports sur l'urbanisme et d'estimer les coûts pour la collectivité notamment les coûts d'infrastructures de transport, les coûts énergétiques, ainsi que les externalités telles que les émissions de gaz à effet de serre.

Question de la commission d'enquête :

« La Région a-t-elle comparé de tels scénarios permettant d'optimiser le développement de l'urbanisation et le système de transport associé ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le parti d'aménagement du SDRIF ne privilégie pas un scénario issu d'un modèle plutôt qu'un autre mais tire profit d'un réseau de transport né de la loi du Grand Paris et du Plan de mobilisation des transports, dont les projets ont chacun fait l'objet d'études et d'évaluations conduites par ailleurs afin d'établir leur opportunité et leur bilan coût/avantage. En effet, cette ossature a permis de déterminer les quartiers de gare à densifier, la localisation d'une part majeure des secteurs à fort potentiel de densification, et d'orienter une partie des capacités d'extension offertes (secteurs d'urbanisation préférentielle, secteurs de développement à proximité des gares). Toutefois, d'autres principes d'aménagement ont guidé les choix de développement du SDRIF : polarisation, réponse aux besoins locaux... Ces choix reposent davantage sur des solutions locales, notamment via les modes actifs et les transports collectifs par bus, et des modalités de déplacement propres au secteur rural qu'on ne peut totalement infléchir. La recherche d'articulation entre aménagement et transport peut être mise en œuvre par le biais d'outils tels que les chartes aménagement – transport ou les plans locaux de déplacement (PLD). Ces derniers ont vocation à faire émerger une stratégie de développement du territoire partagée par l'ensemble des acteurs concernés et qui permet de faire des transports un véritable support de développement urbain.

L'évaluation environnementale confirme cependant que les grands choix effectués par le SDRIF en termes de niveau global, de répartition infrarégionale et d'évolution des conditions locales du développement régional sont justifiés au regard de leurs incidences sur les grands enjeux environnementaux. Les effets de masse escomptables du niveau global de développement ont des incidences prévisibles assez tranchées : très positives sur la réduction de la consommation énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'espaces agricoles.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.14 Renforcement de l'offre bus

Il est plusieurs fois reproché au projet de SDRIF de ne s'intéresser qu'aux transports lourds (TCSP) et de ne pas faire mention des bus (BHNS) ; or les BHNS s'intègrent plus facilement aux voiries anciennes. Plusieurs BHNS sont demandés (en particulier dans le 92).

Question de la commission d'enquête :

« Un complément mettant mieux en évidence les avantages des BHNS pourrait-il être apporté au projet ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de SDRIF comprend déjà de nombreux projets de bus à haut niveau de service (BHNS). Leur programmation est développée dans le fascicule « mise en œuvre » p. 20. Ils se trouvent regroupés sous l'appellation « transport en commun en site propre » (TCSP).

Toutefois, la vocation du SDRIF est de mentionner des aménagements de TCSP continus, structurants et d'ampleur régionale. Pour développer l'usage des transports collectifs à une échelle plus locale, le PDUIF, quant à lui, complète le SDRIF en proposant d'autres catégories d'aménagement, qui concernent en particulier les mobiliens et les bus express.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.1.15 Tramway

Le tramway est critiqué au motif que ses infrastructures ont un impact trop faible en matière de transport dans une agglomération aussi vaste que la région (où Paris n'est que le centre de sa Grande Couronne). Le tramway est un transport de proximité qui est utile pour de petits trajets ou en tant que second mode de transport, en complément d'un mode de transport rapide.

Question de la commission d'enquête :

« Est-ce bien la vision de la Région à propos du mode tramway ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les tramways constituent un mode de transport structurant permettant d'assurer une desserte fine des territoires à l'échelle des bassins de vie. A l'échelle de l'agglomération, ils constituent un complément essentiel au réseau lourd (métro, RER, Transilien). Leur réalisation améliore considérablement la desserte des territoires traversés, notamment par le jeu des correspondances. Elle participe également à repenser l'aménagement des quartiers traversés, conduisant parfois à une requalification urbaine en profondeur. Leur réseau et leur fonction sont bien décrits dans le fascicule « mise en œuvre (p.20).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2 Sous-thèmes géographiques

Les dix huit sujets présentés dans ce cadre sont relatifs à des projets d'infrastructures demandés ou contestés. Certains présentent un caractère structurant pour les réseaux de transport répondant aux besoins de déplacements de la région ou à une fonction de transit ; d'autres une incidence locale. La Région devrait qualifier et quantifier les enjeux correspondants et préciser sur quels critères le choix de leur maintien ou de leur suppression du projet de SDRIF a été fait.

7.10.3.2.1 Les demandes d'infrastructures supplémentaires présentées par les collectivités locales (en particulier les Conseils généraux)

Questions de la commission d'enquête :

« Comment la Région compte-t-elle traiter ces différentes demandes : méthodes, critères à appliquer en fonction du caractère local (desserte d'une urbanisation nouvelle encavée) ou plus général (secteurs de la Grande Couronne insuffisamment desservis par la route et les transports collectifs et correspondant à une augmentation de la population et des emplois) ? »

Rappel des demandes présentées par les Conseils généraux :

- annexe n° 1 jointe à la délibération du CG 94 dans le domaine des transports ;
- délibération n°1/03 du Conseil général 77 ;
- délibération du CG 78 du 15 février 2013 avec notamment les liaisons Mantes/Saint-Quentin-en-Yvelines) et Mantes /Cergy ;
- CG93 : prolongement des lignes de métro 5, 12, 13, 3, 9 ; le RER B ; les échangeurs autoroutiers, le téléphérique de Bagnolet, le TCSP du Sud Roissy ;
- CG 92 : prolongement des lignes 2,3 et 12 pour assurer des connexions avec le réseau GPE, ou alternatives innovantes, listes des TCSP ;
- CG 91 : programmation du réseau de TC complémentaire dans l'Essonne (prolongement du T7 jusqu'à Juvisy et différents TCSP, pages 14 et 15 de la

contribution de l'Essonne de juillet 2012, mise à jour février 2013 ; prise en compte des projets des intercommunalités de l'Essonne jusque-là non évoqués ? (délibération 2013-04-0009 du CG).

- *CG95 : délibération n°6-01 du 18 janvier 2013*

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le SDRIF est un document de planification, certes à long terme et volontariste, mais il est surtout conçu en lien avec une vision réaliste de l'avenir francilien, et à travers une ambition pragmatique de la mise en œuvre du projet spatial. Ces différentes réalisations sont ainsi clairement proposées dans le fascicule « mise en œuvre ».

Aussi, la liste des projets d'infrastructures de transports à mettre en œuvre découle-t-elle de cette logique. L'ensemble des projets choisis répondent donc à ces caractéristiques. La sélection tient compte avant tout de l'état d'avancement du projet. En effet, l'avancée des études ou leur inscription dans les documents de programmation, les différentes étapes de concertation, les contraintes techniques, les délais réglementaires, ainsi que les capacités de financement, tous ces éléments permettent d'apprécier la crédibilité de mise en œuvre des projets à l'horizon du SDRIF. De la même manière, les précisions sur les horizons intermédiaires de mise en service sont réalistes et il serait contre-productif de les avancer.

Par ailleurs, les projets qui seront mis en service auront été largement étudiés. Leur rentabilité socio-économique aura été évaluée, leur intérêt en matière de désenclavement de territoires mal desservis aura été validé, et l'attente de la population aura été confirmée grâce à la concertation.

Les projets ne figurant pas au SDRIF ne sont pas nécessairement de mauvais projets. Il s'agit de projets dont la réalisation n'est pas envisageable avant une vingtaine d'années et qu'il n'apparaît pas opportun de faire figurer dans un tel document. Leur inscription dans les prochains documents de planification dépendra de leur inscription pour études dans les prochains documents de programmation financière.

La réponse à cette question n'empêche pas modifications dans le document.

7.10.3.2.2 A104 Cergy-Orgeval

Les avis du public sont généralement défavorables pour des raisons d'environnement (zones urbanisées) et de coût. Mais il y a des avis favorables et des demandes précises de collectivités.

Certains reconnaissent que le principe de relier Cergy et Orgeval est bon, mais qu'il faut le faire correctement et poursuivre la rocade jusqu'à l'A10 pour enfin boucler l'A104 et non s'arrêter à l'A13, qui est déjà complètement engorgé ; il faudrait aussi l'enterrer dans les zones urbanisées.

Mais pour d'autres, ce projet serait inefficace car il serait impossible de boucler la francilienne au delà de Poissy jusqu'à Les Ulis dans l'Essonne, les plaines de Versailles et de la vallée de la Chevreuse étant à juste titre des sites protégés.

Par ailleurs, la réalisation de l'A104 conditionne la réalisation du port Seine-Métropole à Achères,

En contrepartie du retrait de l'A104, certains proposent les mesures suivantes :

- *Amélioration de la N184 à partir du nouvel échangeur avec l'A15 jusqu'à Saint-Germain-en-Laye N184 pour laquelle il faut :*
- *Améliorer la protection des riverains,*
- *Supprimer les intersections à niveaux aujourd'hui équipées de feux routiers dont la mauvaise synchronisation et génératrice de bouchons,*

- Mettre à 2x1voie la N184 afin de supprimer l'entassement aux zones de passage de 2 voies à 1 voie pour un sens de circulation,
- Réaliser un échangeur avec l'A14
- pourrait être réalisée sans nuisance par un contournement par le Nord, au travers de zones de cultures.

Questions de la commission d'enquête :

« Où en sont les concertations sur l'opportunité de la réalisation de l'A104 entre Cergy-Pontoise et Orgeval pour lesquelles le président de la Région avait été mandaté?

Quelle est l'opinion de la Région sur les différentes propositions d'alternatives à l'A104 faites ci-dessus ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval figure parmi les projets routiers retenus dans le « porter à connaissance » de l'Etat. Il est par conséquent inscrit dans le projet de SDRIF et il est représenté en « principe de liaison » sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT). La représentation du projet de prolongement de l'A104 en « principe de liaison » permet le bon déroulement des études préalables à la déclaration d'utilité publique, à l'issue desquelles le choix final du tracé et toutes les modalités techniques seront arrêtés.

Lors de la séance de l'assemblée régionale du 25 octobre 2012 concernant l'arrêt du projet de SDRIF, il a été voté l'article 9 de la délibération visant à « mandate[r] le Président du Conseil régional pour mener une concertation avec l'Etat et les élus locaux concernés afin de réexaminer l'opportunité de la réalisation de l'A104 entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval, du canal Seine Nord Europe et le dimensionnement nécessaire du Port d'Achères en termes d'emprise foncière, en adéquation avec les besoins locaux, ses ambitions en matière de report modal et le respect des trames vertes et bleues, dans une volonté de cohérence avec les projets de développement prévus au SDRIF des ports de Limay, Triel-sur-Seine, Gennevilliers et Bonneuil-sur-Marne ».

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.3 TGV POCL

« Je vous fais part de mon opposition au tracé de la ligne POCL-TGV tel que définit actuellement par le SDRIF et qui viserait à passer au cœur de la vallée de la Juine, site inscrit et classé, et couperait littéralement en deux la commune de St Vrain en passant au plus près du village et de ses habitations dégradant ainsi la qualité de vie de ses citoyens et dévaluant leurs biens »

Question de la commission d'enquête :

« D'où tient-on qu'un tracé passe par St Vrain ? Où en sont les études de tracé (sur les sites de RFF, on ne voit que des fuseaux). »

« Ce projet de POCL-TGV qui n'a à priori pas fait l'objet d'une consultation auprès de RFF a été approuvé par notre Conseil Régional, c'est inadmissible de prévoir ce genre de travaux sans que les principaux intéressés ne soient consultés qu'après l'accord d'une entité administrative peu ou pas présente sur le secteur. »

Question de la commission d'enquête :

« Quels contacts la Région a-t-elle eus avec RFF ? »

« En traversant la vallée de la Juine de part en part, cette ligne détruira un site remarquable écologique, mais également le Sud-Essonne dans sa globalité.

La priorité de la région serait plutôt de préserver ses réserves naturelles et ses terres ? ».

Questions de la commission d'enquête :

« Des études d'impact ont-t-elles été faites ? »

Que répondre à : « Il y a d'autres alternatives possibles, notamment la réutilisation des voies du RER C certainement plus écologique que de créer une nouvelle voie »

« Quel sera l'emplacement des futures gares TGV de la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon et celles de l'interconnexion SUD? Seront-elles facilement accessibles aux Essonnais ? (par exemple Massy, Orly, Sénart, Brétigny ou Juvisy sur Orge) ».

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon est encore au stade d'études. RFF a achevé la phase de débat public et a décidé de poursuivre le projet. Des études complémentaires sont néanmoins nécessaires pour affiner le projet (notamment en Ile-de-France). Ces études sont donc en cours actuellement, en particulier sur la question d'une mutualisation ou non des voies du RER C entre Paris et Juvisy. Le projet n'est pas pour autant au stade des études d'impact, lesquelles surviendront une fois les scénarios de passages précisés.

Les premières études ont été réalisées grâce au financement de RFF, l'Etat et les Régions concernées. Les relations sont donc étroites avec l'équipe projet. Il existe actuellement des faisceaux de passage en Ile-de-France. Aucun tracé n'a donc été arrêté. C'est la raison pour laquelle le tracé POCL dessiné sur la CDGT n'est qu'un principe de liaison. Il n'engage pas les maîtres d'ouvrage sur le tracé définitif de l'opération et n'a pas d'incidence sur le droit du sol.

Par ailleurs, la commission 21 « pour un schéma national de mobilités durables » du mois de juin 2013 estime que les conditions ne devraient pas permettre de justifier l'engagement des travaux avant 2030 et classe le projet dans les secondes priorités quel que soit le scénario financier considéré.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront apportés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) :

Il est proposé de représenter le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon de manière symbolique sur la CDGT par une flèche aux limites administratives sud de la carte.

7.10.3.2.4 BIP (avenue du Parisis)

L'avenue du Parisis est contestée pour son obsolescence et son inutilité, qui viendra en parallèle de l'A86 et l'A104.

En revanche, le CG 95 est favorable au projet et n'accepte pas la création de voiries métropolitaines qui dimensionneraient la capacité routière des voies existantes ou futures telles que l'Avenue du Parisis.

Avis partagé par Villiers-le-Bel qui considère que la limitation à deux fois une voie n'est ni réaliste dès lors qu'un TCSP occupe la voie centrale -ce qui interdit tout doublement d'un véhicule- ni conforme à la mission de cette voie destinée à désenclaver le territoire et demande que l'Avenue du Parisis soit constituée d'une 'deux fois deux voies' sur laquelle circulera un TCSP

Question de la commission d'enquête :

« Quels sont les arguments en faveur du projet de terminaison de cette liaison ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de cette liaison vise notamment à créer une offre en bus en site propose reliant Argenteuil à Roissy et facilitant ainsi l'accès aux zones d'emplois des secteurs traversés. Il est précisé dans le projet de SDRIF (page 179 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs ») que cette liaison « en conformité avec les préconisations du dispositif de partage multimodal de la voirie appliqué aux avenues métropolitaines, la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé ».

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

« En effet les déplacements des habitants de ce secteur ne suivent absolument pas sur un axe ouest-est. »

« Cette avenue sera d'aucune utilité car les gens qui habitent le secteur ne travaillent pas dans les sites desservis par l'avenue. Cela apportera donc du trafic supplémentaire sans désengorger les axes empruntés actuellement par les gens de la région. »

Questions de la commission d'enquête :

« Dans quelle direction se font les déplacements de ces habitants ? Où travaillent-ils majoritairement ? Quel trafic (de transit) drainera le BIP ? »

Que penser des contre propositions suivantes :

« 1- soit la réalisation originale d'un système automatisé de transport, du type VAL (cf la desserte Orly-Antony) de la gare du Champ de Courses d'Enghien jusqu'à Roissy.

2- soit la réalisation d'une simple desserte routière à 2x1 voie supportant un trafic de bus (qui ne serait donc pas pour autant en site propre) et qui se raccorderait aux infrastructures actuelles après le pont SNCF du Champ de Courses à Soisy à partir du Parking de l'hippodrome. »

** * * * **

« Sans compter les risques d'effondrement de la butte de Deuil (au dessus de cette avenue proposée) et de toutes les maisons qui s'y trouvent »

Question de la commission d'enquête :

« Ce risque est-il avéré ? »

** * * * **

« Il est nécessaire que le Conseil général du Val d'Oise utilise les terrains achetés pour ce projet démesuré et démodé pour construire des logements sociaux, terrains de sport et espaces verts »

Question de la commission d'enquête :

Aurait-on effectivement besoin de ces terrains ?

** * * * **

En revanche, le CG 95 est favorable au projet et « n'accepte pas la création de voiries métropolitaines qui dimensionneraient la capacité routière des voies existantes ou futures telles que l'Avenue du Parisis »

Avis partagé par Villiers-le-Bel: « Le SDRIF indique à propos de l'avenue du Parisis (page 179 du projet de SDRIF) que « la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé ». Considérant que cette disposition n'est ni réaliste dès lors qu'un TCSP occupe la voie centrale -ce qui interdit tout doublement d'un véhicule- ni conforme à la mission de cette voie destinée à désenclaver le territoire, il est demandé que l'Avenue du Parisis soit constituée d'une 'deux fois deux voies' sur laquelle circulera un TCSP

Question de la commission d'enquête :

« Si cette avenue se fait (ou plutôt se termine) pourquoi ne pas en faire une 2x2 voies sur laquelle circulera un TCSP ? Qui a décidé de la mise à 2 fois 1 voie, et sur quel critère ? N'est-ce pas au département, dans le cadre de la décentralisation, de décider de la nature de l'avenue (voir les nombreuses demandes de délocalisation de ce genre de décision) ? »

* * * * *

Question de la commission d'enquête :

« Quel l'avis de la Région sur la position de l'Etat exprimée dans son avis sur ce projet ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

L'avenue du Parisis est un projet de longue date.

Le projet de SDRIF fait figurer sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire un principe de liaison de la vallée de Montmorency vers le pôle d'emploi et d'activité de Roissy. Dans le TIM du Grand Roissy (p.179), il est précisé que cette infrastructure doit être à caractère urbain, compatible avec le milieu traversé.

Concernant les caractéristiques précises du tracé, et de profil, en particulier le positionnement axial ou latéral du TCSP, il ne revient pas au SDRIF de se substituer aux décisions de la maîtrise d'ouvrage. Il appartiendra donc au maître d'ouvrage d'apporter toutes les justifications utiles de ses choix le moment venu, dans le respect des objectifs du SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.5 Liaisons Mantes – Saint-Quentin-en-Yvelines (Voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre ou liaison Seine-Aval – Saint-Quentin-en-Yvelines) et Mantes – Cergy

La première est très contestée par le public. Elle ne figure plus au SDRIF et beaucoup s'en réjouissent. En revanche, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France soutiennent la demande du Conseil général des Yvelines de l'inscription de la liaison routière 2 X 2 voies « Mantes Seine-aval- Saint-Quentin en Yvelines » entre l'A13 (Épône) et la N12 (Jouars-Ponchartrain) et sa localisation sur le plateau agricole en surplomb la vallée de la Mauldre. »

D'autres collectivités la redemandent également : Andrésy, Goussonville, Flins....

Questions de la commission d'enquête :

« Sur quels critères la liaison Mantes/SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES a-t-elle été retirée du SDRIF ? »

« Quel est finalement le devenir de cette liaison, sachant que le CG 78 et d'autres collectivités la demandent, de même qu'une liaison Cergy Pontoise-Mantes ? La Région a-t-elle l'intention réinscrire au SDRIF ces deux liaisons ? »

« Tout ceci n'est-il pas l'amorce de ce qui a été appelé « le quatrième périphérique » que certains redoutent, que d'autres souhaitent ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Cette nouvelle infrastructure routière n'est plus dans le porter à connaissance de l'État et n'a pas été, à ce titre, retenue dans le projet de SDRIF.

En revanche, des améliorations ponctuelles des itinéraires existants peuvent s'envisager, sans qu'il soit besoin de les cartographier dans le SDRIF compte tenu de leur caractère local.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.6 Contournement de Nézel

La liaison Mantes-SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES aurait permis de désengorger le village de Nézel de la circulation des poids lourds de la D191. « J'habite un petit village nommé NEZEL dans le 78 et il est traversé par la RD191 ou passe des milliers de camions quotidiennement (environ 10000 voitures dont 15% de camion). Or je constate que la déviation de ce village et de la vallée de la Mauldre (prévue depuis plus de 50 ans) n'apparaît plus sur les cartes et documents du SDRIF. Ainsi, notre village a créé une association afin de soutenir la déviation et la remettre à l'ordre du jour ».

Question de la commission d'enquête :

« Si la liaison ne se fait pas, le contournement de Nézel est-il programmé ? Sera-t-il inscrit au SDRIF ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de contournement de Nézel constitue un projet de niveau local, qui ne relève pas d'un document stratégique de portée régionale comme le SDRIF. A ce titre, il n'a pas vocation à figurer sur la CGDT, ni dans le fascicule de mise en œuvre du SDRIF. Néanmoins, le SDRIF ne fait pas obstacle à sa réalisation. Il revient au maître d'ouvrage et gestionnaire de la voirie de décider de mener les études techniques nécessaires afin de vérifier les modalités de réalisation ainsi que le choix du meilleur tracé.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.7 Desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines

Tonalité générale : « Il y a aussi incohérence entre les objectifs du projet de PDUIF, qui fixe un objectif d'augmentation de 20% de la part modale des transports collectifs à l'horizon 2020 et une réduction des transports mécanisés individuels, et l'insuffisance de propositions pour la desserte du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines ».

Question de la commission d'enquête :

« Peut-on donner des éléments de réponse aux 4 points suivants, évoqués par plusieurs intervenants et collectivités (la Verrière...) : les demandes seront-elles inscrites au SDRIF ? »

- « le développement urbain le long du faisceau ferroviaire n'est pas accompagné du développement de l'offre de transports alors que le faisceau des lignes C+N+U est déjà saturé. le RER F a disparu et rien n'est proposé pour renforcer les lignes et prolonger le RER C à Coignières et la ligne U à Rambouillet »

« il faut améliorer l'existant en transformant la branche Versailles Chantiers - Massy - Juvisy du RER C, peu performante, en Tangentielle sud, prolongée à l'est vers Pont de Rungis et Sucy - Bonneuil, et à l'ouest jusqu'à Saint Quentin en Yvelines (Coignères), sans changement à Versailles Chantiers. Il faut mailler le territoire avec des services de bus entre Nord et Sud »

- la future ligne 18 n'est pas connectée au faisceau ferroviaire à SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES alors que ce serait un complément indispensable pour irriguer le plateau de Saclay en provenance du sud ouest

*- la TGO devrait être prolongée à SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES comme le projet mis actuellement l'enquête publique le permettrait puisque le raccordement prévu vers la gare de Saint Cyr est «dans le bon sens»
- aucune solution n'est proposée pour le trafic de transit provenant de l'autoroute A12. La mise en boulevard urbain dans Trappes va le réduire. Il faut donc préserver la possibilité de prolongement de A12 jusqu'à Rambouillet. La colline d'Élancourt, point culminant de la Région, est maintenant boisée. Ce nouvel espace vert devrait être préservé et un point vert devrait être indiqué dans la carte générale de destination du sol. »*

Avis et commentaires techniques de la Région :

La desserte actuelle de Saint-Quentin-en-Yvelines est assurée par le RER C et les lignes Transilien N et U.

Le SDRIF prévoit d'améliorer l'accessibilité du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, via les correspondances assurées à « St Cyr l'Ecole » et « Versailles Chantiers » avec les projets de Tangentielle ouest et du Tram-train Massy-Evry prolongé à Versailles. La réalisation de ces deux tangentielles, à l'horizon 2020, permettra d'améliorer les liaisons du territoire avec les pôles économiques majeurs des Yvelines (Saint-Germain-en-Laye, Achères) et de l'Essonne (Massy, Evry), et à terme du Val d'Oise (via le prolongement de la Tangentielle Ouest vers Evry, à horizon 2030), sans passer par Paris.

Le tracé du Tram-train Massy-Evry prolongé à Versailles, sans rupture de charge, reprend en grande partie la proposition de « transformer la branche Versailles-Chantiers – Massy – Juvisy ». Les études de trafic menées par le STIF ont conduit à relier Versailles-Massy-Evry, pôles majeurs, plutôt que Juvisy. Le projet de rocade des tangentielles, porté par le SDRIF, permet de relier les pôles économiques et urbains de l'Île-de-France sans passer par Paris, renforce l'attractivité du réseau de transport francilien, grâce aux nombreuses correspondances qu'il propose avec les lignes radiales et offre une réelle alternative à la voiture particulière. Il répond aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue.

Au-delà des projets de transport en commun en cours de réalisation (Tangentielle Ouest, Tram-train Massy-Evry et Tangentielle Nord), la Région et le STIF étudie les prolongements possibles, dans le cadre d'une étude conduite par le STIF sur la Rocade ferrée moyenne couronne. Les prolongements de la Tangentielle ouest à Saint-Quentin-en-Yvelines et la réalisation d'une tangentielle Est, entre Champigny-Sucy et Orly seront étudiés.

Parallèlement, la ligne 18 du réseau du Grand Paris prévoit bien de desservir le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines et le Plateau de Saclay, grâce aux gares de Satory et Saint-Quentin Est ou Université. La correspondance avec le réseau de lignes radiales (RER C et Transilien U et N) est assurée en gare de Versailles-Chantiers et au RER B et C à Massy-Palaiseau.

Enfin, le Prolongement du RER C à Coignières est bien inscrit au projet de SDRIF, à horizon « >2030 » (fascicule « mise en œuvre » p.19)

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Outre les projets de transports structurants mentionnés ci-dessus, d'autres problèmes de transports et déplacements restent en suspens :
1 - l'étude et la réalisation à court terme des projets de transports en commun de desserte territoriale et notamment l'achèvement du TCSP Massy - Saint-Quentin, la réalisation des TCSP Trappes - La Verrière, Gare de Montigny - La Clef de Saint Pierre, Versailles - Satory - Saint Quentin ;
2 - le traitement à court terme des franchissements de la double coupure du faisceau ferroviaire - RN10 et la requalification de la RN10 en boulevard urbain : aménagement du plateau urbain de Trappes, reconstruction du pont de la Villedieu, doublement du Pont Schuller à La Verrière, dénivellation du

carrefour de la Malmedone à La Verrière, passage sous la voie ferrée à La Verrière.

3 - le site logistique de Trappes est mentionné p 137 et 140 du document « Défis, Projet spatial et Objectifs ». Le SDRIF doit indiquer quelle en sera l'importance : simple site de logistique urbaine ou « grand site multimodal régional » et quelle surface à préserver ? Le périmètre de ce projet aura en effet des conséquences fortes sur l'évolution des flux routiers et sur les projets urbains situés le long du corridor ferroviaire à prendre en compte dans le SDRIF.

Question de la commission d'enquête :

« La Région envisage-t-elle que les projets ci-dessus soient inscrits au SDRIF, au moins à titre de projets demandant des études complémentaires ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Concernant les projets cités dans les trois points relevés par la Commission d'enquête il est à noter que :

- sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'irrigation du territoire par un réseau de TCSP est actuellement étudié par le STIF afin d'identifier les itinéraires les plus adaptés aux besoins de déplacement en lien avec l'agglomération. Il est mentionné dans le tableau « Projets de TCSP » inséré page 21 du fascicule « Proposition pour la mise en œuvre » du projet de SDRIF, le « secteur Saint-Quentin-en-Yvelines » pour désigner ce secteur où les études d'opportunité et de faisabilité vont être menées pour définir les variantes de tracé et de préciser les possibilités d'insertion ;
- pouvant accueillir des lignes de TCSP afin d'offrir une desserte complémentaire au réseau lourd et participer à la structuration du bassin de vie ;
- l'aménagement de la RN10 entre Trappes et Les Essarts-le-Roi est inscrit dans le projet de SDRIF, notamment dans le tableau page 22 du fascicule « Proposition pour la mise en œuvre ». Détailler précisément l'opération de relève pas du champ du document de planification régionale. Il appartiendra à l'Etat, en tant que maître d'ouvrage de l'opération, de détailler les modalités techniques de réalisation du projet, son phasage et les conséquences liées à la requalification urbaine de l'axe à l'issue des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

La zone d'activités de Trappes Elancourt (ZATE) a certes une vocation logistique régionale mais elle également départementale et profite également à l'approvisionnement et à la logistique de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines. Elle participe donc de la dynamique économique de l'agglomération qu'il est nécessaire de poursuivre (NB : la réponse énoncée ci-après renvoie à la réponse sur le même sujet dans la partie 1.10 sur le fret).

La Région Ile-de-France, dans le souci du développement durable de son territoire, est engagée en faveur du transport des marchandises par modes alternatifs au tout poids lourds et d'une logistique durable et plus vertueuse du « dernier kilomètre ».

La Région considère que la poursuite du développement de la ZATE devra se réaliser en considérant les potentialités offertes par la présence d'un faisceau ferroviaire exceptionnel situé au triage de Trappes et à la lumière d'études menées pour assurer l'accessibilité de la zones d'activités au réseau magistral et structurant, pour déterminer les itinéraires optimisés sur les voiries adaptées, dans le respect du cadre de vie des riverains et la recherche de modèles plus vertueux de distribution. Cette accessibilité est demandée dans le fascicule « orientations réglementaires » (p20).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.8 Desserte de Villeneuve-le-Roi

De très nombreuses interventions sur ce sujet. L'intervention suivante a été répétée maintes fois : « Il est urgent d'améliorer la desserte RER de Villeneuve-le-Roi, en augmentant la fréquence des RER en gare de Villeneuve

et en en faisant en sorte que tous les trains passant par Orly-ville / les Saules aient pour terminus la gare de Massy... ».

« Concernant les transports en commun, il est nécessaire d'améliorer la desserte de Villeneuve-le-Roi : il convient de réaliser un tram-train qui relierait, d'ouest en est, Villeneuve-le-Roi avec Orly-Rungis, Villeneuve-Saint-Georges, Limeil, Sucy et Champigny. Il est nécessaire de prolonger vers Villeneuve-le-Roi puis Athis le tramway qui part de Paris (porte de Choisy) et dessert Ivry, Vitry, Choisy et Orly. Il serait intéressant de renforcer les horaires de la ligne 8 Athis-Cars et de modifier le tracé.

Pour réduire les embouteillages à Villeneuve-le-Roi, il est urgent de construire un pont supplémentaire entre le pont de Choisy et le pont de Villeneuve. »

Question de la commission d'enquête :

« Quelle réponse la Région peut-elle apporter à ces propositions ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

L'amélioration et la modernisation des RER constituent une des priorités du Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France, et par conséquent une des composantes essentielles du projet de SDRIF. A ce titre, les Schémas directeurs des lignes C et D du RER apportent des solutions pour améliorer significativement l'efficacité et la fiabilité des RER. Cela se traduit par des modifications de l'organisation des missions (notamment pour mieux prendre en compte la densité des territoires desservis), par la mise en place de voies dédiées ou spécialisées pour une exploitation plus fiable, une amélioration de la signalétique, par la rénovation du réseau ferré, la rénovation et l'acquisition de nouveaux matériels roulants.

La modernisation et la rénovation des RER s'accompagneront de la réalisation d'un réseau de lignes ferroviaires exploitées en tram-train. Les Tangentielles constituent un élément structurant du maillage régional permettant de mieux desservir les territoires de l'agglomération centrale. La Tangentielle Est entre Orly et Champigny est inscrite dans le projet de SDRIF avec un horizon de réalisation avant 2030 (cf. page 19 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre »). Cette liaison tangentielle offrira aux Franciliens des connexions possibles avec d'autres réseaux de transports collectifs et facilitera les déplacements de banlieue à banlieue.

Concernant le tramway entre Paris et Orly, son prolongement éventuel à Villeneuve-le-Roi ou Athis-Mons n'est prévu dans aucun document de programmation et n'est donc pas inscrit dans le projet de SDRIF. Les projets de transports inscrits dans le projet de SDRIF sont issus d'une programmation qui tient compte des contraintes techniques ainsi que des réalités financières, et doit tenir compte des résultats des études techniques d'opportunités et de faisabilité.

Le renforcement des horaires et à la modification du tracé actuel de la ligne 8 Athis-Cars, ne relèvent pas du niveau d'un document de planification qu'est le SDRIF.

Concernant la création d'un nouveau franchissement destiné à diminuer les encombrements à Villeneuve-le-Roi, il convient de rappeler que le projet de SDRIF prévoit déjà trois nouveaux franchissements de Seine entre Paris et le pont de Draveil. L'un d'entre eux sera réalisé avant 2020. Ces ouvrages amélioreront très sensiblement les conditions de circulation dans le secteur, ainsi que les échanges tous modes entre les rives du fleuve.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.9 Contournement de Coulommiers

Ce projet suscite des désaccords sur le tracé ; un tracé sud a été choisi alors que certains préconisent un tracé nord : « J'attire votre attention sur un projet de soit disant « contournement de Coulommiers » qui vient de se conclure par le vote des élus du SCOT de Coulommiers sans faire l'unanimité

par le choix d'un tracé Sud et d'une enveloppe de 500000 euros pour faire les études sur ce seul tracé.

Or il apparaît dans les études du Conseil général 77 et dans le SCOT de Coulommiers que « ce projet n'a de sens que s'il est couplé avec une autre infrastructure (la liaison de la Nationale 34 à la Nationale 36) qui n'apparaît pas dans le SDRIF » et qui entre dans le SCOT du Pays Créçois. Aucune consultation n'a eu lieu entre les deux SCOT et aucune réunion de travail n'est prévue entre les élus. Sachant que le tracé par le Sud est estimé à 60 Millions d'euros, il faudra rajouter la même somme pour l'axe N34 /N36. De plus il apparaît déjà au SDRIF la liaison Ferté sous Jouarre, COULOMMIERS, Nangis et une volonté de faire un axe Coulommiers Meaux fort judicieux pour les habitants et qu'il me paraît difficile de réaliser un tracé par le Sud alors que tous ces axes se situent au Nord. »

Questions de la commission d'enquête :

Que répond la Région à cette contradiction ? Quel est la motivation du choix du tracé sud ? Un tracé nord ne serait-il effectivement pas préférable ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de contournement de Coulommiers constitue un projet de niveau local, qui ne relève pas d'un document stratégique de portée régionale comme le SDRIF. A ce titre, il n'a pas vocation à figurer sur la CGDT, ni dans le fascicule de mise en œuvre du SDRIF. Néanmoins, le SDRIF ne fait pas obstacle à sa réalisation. Il revient au maître d'ouvrage et gestionnaire de la voirie de décider de mener les études techniques nécessaires afin de vérifier les modalités de réalisation ainsi que le choix du meilleur tracé.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.10 TCSP sur la RD 920 à Antony

Ce projet entraîne de nombreuses protestations (dont celle du CG 92) car il réduira physiquement la place de la circulation automobile sur cette RD (ex RN20) qui est déjà embouteillée ; de plus, il est parallèle au RERB.

Questions de la commission d'enquête :

« La Région peut-elle dire ce qui justifie ce TCSP et si des études ont montré que ce projet de tramway allégerait le trafic du RERB, jusque dans Paris (et non localement uniquement) ? »

« Comment s'écoulera le trafic automobile sur cette RD à largeur réduite ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La Région souhaite réaffirmer l'importance qu'elle accorde aux axes de rabattement sur les modes lourds, tels que l'ex RN 20. Cependant, ce projet de liaison appelle effectivement des études complémentaires pour préciser la faisabilité et l'opportunité d'y implanter un TCSP continu, ce qui se traduirait pas son inscription à ce titre au PDUIF et le rendrait éligible à l'aide régionale.

Le projet de TCSP sur la RD 920 n'a pas vocation à se substituer aux modes lourds et son impact sur l'allègement du RER B ne peut être que marginal. Concernant l'écoulement du trafic routier, la réduction de l'espace dédié à la circulation des voitures et la réduction de la vitesse permettent de gagner en régularité et d'écouler sensiblement le même volume de véhicules. Il convient de noter que l'orientation du SDRIF porte sur un meilleur équilibre du partage de l'espace public entre les différents modes et vise le report modal de la voiture particulière vers les autres modes.

Il convient de maintenir le principe de liaison sur la RD 920 dans le projet de SDRIF, ce qui laisse toute latitude pour affiner le programme de cette opération sur la base d'études complémentaires à mener.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.11 Desserte de Montgeron

La population Montgeronnaise demande :

- *l'amélioration de l'accès aux gares et du fonctionnement du RER D. Il s'agit des gares de Vigneux, Yerres et surtout Villeneuve Saint Georges, véritable nœud ferroviaire, pour freiner l'augmentation des flux uniquement vers la gare de Montgeron.*
- *un nouveau pont sur la Seine à Vigneux pour la liaison avec Orly Rungis.*
- *la déviation de la RN 6 à Villeneuve St Georges pour favoriser l'accès aux gares les plus proches*

Question de la commission d'enquête :

« Quelles propositions la Région peut-elle faire dans ce domaine ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La déviation de Villeneuve-Saint-Georges est citée parmi les projets utiles à long terme dans ce secteur du Val de Marne (page 194 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »). Toutefois, l'État, dans son « porter à connaissance », n'a pas manifesté sa volonté de financer ni de réaliser cette opération à l'horizon de 2030. Le projet ne figure pas sur la CDGT.

Concernant le franchissement de la Seine à Vigneux, la même page du projet de SDRIF préconise que le franchissement entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine soit réservé aux transports en commun et aux modes actifs, dans un souci de maîtrise de la circulation automobile à l'échelle régionale comme à l'échelle locale.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Une des améliorations pouvant être apportée au fonctionnement des RER est le percement du 2ème tunnel Châtelet/gare du Nord.

Question de la commission d'enquête :

« Quelle peut être la perspective de réalisation de cet ouvrage ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La réalisation d'un nouveau tunnel central entre Châtelet à Gare du Nord constitue un des éléments de réponse au désengorgement du tronc commun et à l'amélioration durable de la fiabilité de la circulation des trains sur les lignes D et B du RER.

Cette opération est inscrite dans le projet de SDRIF avec un horizon de réalisation « <2030 » (cf. page 19 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre »).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.12 Plateau de Saclay (ligne 18 du GPE) (voir aussi desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines)

L'opinion suivante reflète les sentiments exprimés dans les différentes observations :

« Une partie du réseau de métro automatique ne correspondrait pas à des besoins mais à des opérations de prestige non pas destinées au plus grand nombre mais à une élite privilégiée et ne sera pas rentable (ligne 18 et particulièrement le tracé Orly-Versailles). N'y aurait-il pas lieu de prioriser les améliorations de l'existant sur les innovations ? »

Le CODESQY observe et déplore que le choix structurant qu'est le tracé de la ligne verte du métro du Grand Paris ait dès l'origine retenu comme hypothèse non négociable le passage par Versailles, sans qu'aucune justification sous forme d'étude de besoins et étude de trafic comparées, par rapport à un passage par Saint-Quentin-en-Yvelines ait jamais été produite à l'appui de ce choix.

Questions de la commission d'enquête :

« Quelles justifications peuvent être données à cette ligne 18 en matière de fréquentation ? »

« Comment la ligne 18 peut-elle améliorer la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines ; peut-on la raccorder au faisceau SNCF à SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES (cf. desserte de SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES)? Quel sera sa programmation ? Le type de desserte ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le développement urbain du plateau de Saclay est intimement lié au développement scientifique et économique, au développement d'infrastructures de transports collectifs et à la mise en place d'un projet urbain global proposant toutes les aménités urbaines indispensables pour répondre aux besoins de la population (logements diversifiés, équipements, commerces et services, etc.) et ainsi palier à l'absence de véritables lieux de vie. La mise en réseau des structures et filières et la recherche de complémentarités avec les autres parties prenantes du Cône sud de l'Innovation (Vallée de la Bièvre, Orly, Evry-Corbeil et le sud essonnien) constitue un des enjeux pour ce territoire

Le calendrier de mise en service du métro sur le plateau est prévu en étroite articulation entre le développement des transports et le développement du territoire.

Par ailleurs, la rentabilité socio-économique du projet se mesure à sa fréquentation mais également aux investissements réalisés. Or, les études de dimensionnement de l'infrastructure sont en cours pour permettre d'affiner les besoins et donc les coûts des tunnels et des stations ainsi que les coûts d'exploitation. De larges économies ont d'ores et déjà été identifiées par rapport au projet soumis au débat public puisqu'il est désormais question d'un métro léger.

Enfin, le Schéma du Grand Paris express intégré au SDRIF est totalement conforme au Schéma présenté par le Premier Ministre à l'occasion de son discours sur le Nouveau Grand Paris. La desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines par la future ligne 18 est bien prévue dans ce Schéma d'ensemble, repris dans le fascicule « mise en œuvre ». Les modifications dans le texte seront apportées.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.13 Prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'à La Cerisaie

Ce prolongement fait l'objet de nombreuses demandes, aussi bien de particuliers que de collectivités.

Question de la commission d'enquête :

« La Région envisage-t-elle l'inscription au SDRIF de ce prolongement ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le principe de prolongement de la ligne 13 à Stains était initialement de désenclaver le centre de Stains. Par la suite, il a été question de prolonger la ligne jusqu'à la Tangentielle nord pour assurer le maillage. Désormais, il n'est plus envisagé de prolonger davantage la ligne 13 au risque de la recharger à nouveau, et ce, malgré le prolongement de la ligne 14 à « Mairie de Saint Ouen » d'ici 2017, et au-delà, à Pleyel d'ici 2023, ce qui assure la désaturation de la ligne 13.

En terme de desserte, la gare de « Stains la Cerisaie », aménagée dans le cadre de l'opération de la TLN, sera connectée au RER D via la station « Pierrefitte-Stains ».

S'agissant de l'aménagement de la gare en tant que telle, en 2011, lors des études du bâtiment voyageur la priorité a été donnée à ses fonctionnalités locales, définies en collaboration avec Plaine Commune et la RATP.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.14 Port multimodal d'Achères

Il y a quelques critiques sur l'utilité de ce port qui peuvent se résumer ainsi :

- *« ce projet, qui est vieux de 30 ans, a fait l'objet d'une enquête publique en 2012, et a fait l'objet d'un AVIS DEFAVORABLE du commissaire enquêteur, qui a relevé notamment un très fort impact environnemental et sanitaire négatif, dans un site remarquable préservé. La mobilisation des riverains contre ce projet a été massive. Malgré tout, le Conseil général passe en force et a fait récemment déclarer par le préfet l'utilité publique du projet »*
- *« NON au PORT D'Achères tel qu'il est présenté aujourd'hui, sur 400 ha, sans aucune analyse économique fondée permettant de valider le modèle économique. On nous parle de transport fluvial pour alléger le transport routier, mais une fois les cargaisons déchargées à Achères, comment sont-elles acheminées à leur destination finale ? Par camion évidemment ! Et comment depuis Achères gérer le flux de camions ? En faisant construire l'A104 et le pont d'Achères et en faisant circuler ces camions en pleine zone urbaine »*

Questions de la commission d'enquête :

« La Région peut-elle citer les études économiques ayant conduit à la décision de déclarer ce projet d'utilité publique ? »

« Ce port pourrait-il exister sans l'A104, critiquée par ailleurs ? Que dire sur l'acheminement des marchandises à leur destination finale ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le port multimodal Seine Métropole, anciennement appelé port d'Achères, est un projet porté par Ports de Paris de non le Conseil général des Yvelines. L'opération n'en est pour le moment qu'au stade des premières études. Il n'a pas encore fait l'objet d'un débat public reporté au moins en 2014. Ce ne sera donc qu'après cette étape que Ports de Paris pourra décider ou non la poursuite du projet et d'engager alors les études en vue d'une enquête publique ayant pour objectif une Déclaration d'Utilité Publique. Cette dernière n'est pas encore intervenue et ne pourra pas l'être avant quelques années.

Cette opération s'accompagnera d'une bonne accessibilité tout mode, prévu dans le fascicule « orientations réglementaires » p. 30.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.15 Barreau de Gonesse

Le barreau de Gonesse a été critiqué depuis la décision de faire la branche Le Bourget/Roissy du GPE :

« le barreau de Gonesse ne résoudra pas les difficultés d'accès aux emplois de Roissy pour les habitants du Val d'Oise. Le barreau ferré aurait en réalité une utilité pour l'urbanisation du Triangle de Gonesse et pour la desserte du Parc des expositions. Ainsi ce dernier serait relié à deux lignes de RER. Mais le barreau de Gonesse aurait la même fonction que le projet de la branche Le

Bourget-Roissy du Grand Paris imaginé plus récemment. De ce fait le projet Grand Paris rend inutile la réalisation du barreau de Gonesse. »

Question de la commission d'enquête :

« Comment peut-on expliquer, voire justifier, ce double emploi, s'il est exact ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet d'urbanisation du « triangle de Gonesse » et le barreau ferroviaire de Gonesse sont inscrits au projet de SDRIF au titre du développement de ce secteur.

Au-delà de l'urbanisation du « triangle de Gonesse », le projet vise dès 2019 à permettre aux habitants de les relier efficacement aux pôles d'emplois de Villepinte et de Roissy-CDG via une nouvelle branche du RER D.

Le barreau de Gonesse permettra de créer un véritable effet « réseau », complémentaire celui du Grand Paris Express. A ce jour, a d'ailleurs été acté avec la SGP le principe d'une gare commune entre celle du Grand Paris Express et celle du barreau de Gonesse. Cette implantation a été présentée en octobre 2011. Il n'y a donc pas concurrence entre ces deux projets, mais bien plutôt une complémentarité.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.16 Ville de Paris

Question de la commission d'enquête :

« Quelles suites compte donner la Région aux demandes de la ville de Paris concernant l'inscription dans le dossier SDRIF et ses cartes des projets de TC évoqués par la ville de Paris dans sa délibération ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les réponses à la ville de Paris seront faites selon la même méthode que pour l'ensemble des autres demandes des départements. Le SDRIF est un document de planification, certes à long terme et volontariste, mais il est surtout conçu en lien avec une vision réaliste de l'avenir francilien, et à travers une ambition pragmatique de la mise en œuvre du projet spatial.

Aussi, la liste des projets d'infrastructures de transports à mettre en œuvre découle-t-elle de cette logique. L'ensemble des projets choisis répondent donc à ces caractéristiques. La sélection tient compte avant tout de l'état d'avancement du projet. En effet, l'avancée des études ou leur inscription dans les documents de programmation, les différentes étapes de concertation, les contraintes techniques, les délais réglementaires, ainsi que les capacités de financement, tous ces éléments permettent d'apprécier la crédibilité de mise en œuvre des projets à l'horizon du SDRIF. De la même manière, les précisions sur les horizons intermédiaires de mise en service sont réalistes et il serait contre-productif de les avancer.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront intégrés dans le document :

Dans le fascicule « orientations réglementaires » :

L'orientation réglementaire sera adaptée pour préciser les conditions de relocalisation de ces sites. La même condition sera fixée pour la relocalisation des équipements de service urbain.

Dans le fascicule « défis, projet spatial régional, objectifs » (p.139) :

Les conditions de relocalisation des sites multimodaux d'enjeux territoriaux pourront être explicitées dans la partie thématique du fascicule, à savoir que :

Les ports dédiés doivent être préservés.

Les ports partagés (logistique urbaine) doivent voir leur accessibilité maintenue et les autres usages ne doivent pas obérer la fonctionnalité et le potentiel logistiques.

En ce qui concerne les installations ferrées, la fonctionnalité logistique doit être maintenue à l'échelle des faisceaux ferrés et non d'installations embranchées fer en particulier.

Sur la CDGT, il est proposé de :

Supprimer les sites multimodaux d'enjeux territoriaux dont la rentabilité n'est plus avérée :

- Paris : Pont neuf, Célestins, Tournelle, Saint Bernard (sites portuaires), gares du Nord, de Lyon, d'Austerlitz et de l'Est (halles voyageurs) et Pantin Géode (halle ferroviaire) ;
- Val de Marne : Charenton le Pont et Confluence Seine Marne (sites portuaires) ;
- Hauts-de-Seine : Asnières bas et Colombes (sites portuaires).
- Ajouter sur la CDGT les sites multimodaux suivants :
- Paris : Henri IV (site portuaire d'enjeu territorial)
- Val de Marne : Alfortville/Maisons- Alfort (gare, enjeu territorial)
- Essonne : Corbeil (site portuaire d'enjeu métropolitain)
- Seine-et-Marne : Saint Mard (site multimodal d'enjeu métropolitain).

Question de la commission d'enquête :

« Quelles suites compte donner la Région aux demandes de la ville de Paris concernant la modification de la phrase relative à l'affectation des terrains d'emprises affectés à la logistique, ainsi que de la réduction à 4 des sites de logistique portuaire et la modification de la liste des sites de logistique ferroviaire ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Un travail d'optimisation est en cours, néanmoins, la préservation de sites logistiques en zone dense est un enjeu pour la Région à la fois économique et environnemental. Le fait de permettre d'acheminer par mode massifié par le fleuve et le rail constitue un impératif.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

« Quelles suites compte donner la Région aux demandes de la ville de Paris concernant la prise en compte du processus de concertation en cours relatif à la Petite ceinture dans la rédaction du texte traitant de cette liaison ferroviaire ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les éléments de réponse à cette question ont été apportés à la question relative à la Petite ceinture dans la partie dédiée au Fret.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

7.10.3.2.17 Contournement TGV de la région

Question de la commission d'enquête :

« Le principe du contournement complet (y compris à l'ouest et au nord) est-il prévu dans le projet de SDRIF ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de SDRIF inscrit le principe de créer une rocade LGV sur le territoire francilien ainsi que la création de gares TGV franciliennes pour désaturer les gares parisiennes. Il est ainsi inscrit que « Pour assurer une continuité des déplacements et une meilleure répartition de l'offre de transport, la rocade à grande vitesse et les nouvelles gares TGV seront parfaitement maillées avec le réseau à

grande vitesse national et le réseau de transports en commun capacitaire radial et en rocade (métro automatique du Grand Paris Express). Cette rocade à grande vitesse participera ainsi à la désaturation des lignes radiales TGV et des grandes gares parisiennes. Elle permettra aussi de développer des services régionaux à grande vitesse entre certains pôles plus éloignés (Roissy, Orly, Marne-la-Vallée, Sénart, etc.) » (page 134 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »). Les projets d'interconnexion et les projets de lignes LGV sont représentés en « principe de liaison » sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) laissant ainsi toutes les marges de manœuvre aux maîtres d'ouvrage d'arrêter un tracé et de définir les modalités techniques de réalisation à l'issue du processus préalable d'études techniques de faisabilité, de débats publics, etc.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.18 Emprises à réserver pour les besoins au delà de 2030

Question de la commission d'enquête :

« Une étude a-t-elle été engagée pour définir les besoins d'infrastructures au delà de 2030 dans l'hypothèse où le développement démographique et spatial de l'urbanisation de la région ne s'arrêterait pas en 2030 ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les infrastructures de transport collectif sont dimensionnées de façon suffisamment large pour anticiper les évolutions des besoins futurs en lien avec les développements urbains au-delà de 2030.

Le projet de SDRIF fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation afin de partager le processus de mise en œuvre et des résultats obtenus, d'identifier les inflexions éventuellement nécessaires pour adapter les objectifs stratégiques, voire engager une procédure de modification ou révision du Schéma Directeur. Le dispositif de l'évaluation environnementale fait partie intégrante du dispositif de suivi et d'évaluation, conformément à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.19 TCSP Massy-les- Ulis

Depuis des années la ligne Transports en site propre (TSP) Massy - Zone Courtabœuf - Les Ulis - Bures sur Yvette (tracé en partie sur la ligne 2 des Cars d'Orsay) est retardée pour des multiples raisons qui ne tiennent pas debout. Il est urgent de désenclaver les Ulis au niveau des transports en commun et rendre une liaison possible qui n'est pas impactée par les bouchons fréquents sur l'A10 direction Massy. La voie d'expérimentation doit être rapidement prolongée. Cette ligne TSP doit être réalisée avec haute priorité et dans les plus brefs délais ».

Question de la commission d'enquête :

« Quel est l'horizon prévu, sachant que ce projet semble inscrit au plan de mobilisation , qui contestent en outre les motifs des retards ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

La Région partage l'intérêt de réaliser rapidement les infrastructures nécessaires à cette liaison, qui bénéficieront à la fois à la desserte des Ulis, du parc d'activité de Courtabœuf et aux bus circulant sur l'A10. C'est pourquoi, le projet de TCSP Massy – Les Ulis via l'A10 est inscrit dans le projet de SDRIF car il figure au plan de mobilisation, mais également au plan régional pour la mobilité durable et dans le Contrat particulier Région – Département de l'Essonne (CPRD 91). Sa réalisation est prévue à l'horizon 2020. Des études sont actuellement en cours.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.20 Prolongement du tram T1 à Val de Fontenay (Est) et à la Jonchère (Ouest)

« Le prolongement du tram T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (ligne 15, RER E, RER A) attendu depuis plus de 10 ans !!! Cependant, le désaccord de la Ville de Noisy-le-Sec sur le tracé empruntant la rue Jean Jaurès risque fortement de conduire au blocage de ce projet urgent. Le maire l'affirme haut et fort ! Une alternative de tracé en limite de Romainville et de Noisy, rue du Parc, présente de multiples avantages. Elle permettrait de desservir une zone à très fort potentiel de développement à l'Est de Romainville et Pantin, à l'Ouest de Noisy et Bobigny. Tandis que la traversée de Noisy n'apporte aucun avantage régional ! Elle rendrait beaucoup plus accessibles la préfecture de Bobigny et le centre administratif d'Est Ensemble. Une desserte de la cité administrative de Bobigny est même envisageable ! Ce tracé est rendu possible par la rupture de charge nécessaire à Bobigny vu le nouveau matériel roulant. »

Question de la commission d'enquête :

« Quel est l'avis de la Région sur cette variante ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Il est demandé à ce que le tracé soit modifié pour desservir la zone industrielle de Noisy-le-Sec (par la plaine ouest), soit la solution par la rue du Parc. Le choix d'une telle solution pose de nombreux problèmes :

- elle serait contraire aux conclusions de la concertation préalable de 2008 qui indique un passage par la rue Jean Jaurès ;
- la faisabilité technique de cette solution n'est aujourd'hui pas avérée : les corridors correspondant aux tracés de la famille 2 ont fait l'objet d'évolution depuis la concertation (construction de logements...) et ne permettrait plus aujourd'hui de faire passer un tramway ;
- de nouvelles études seraient donc nécessaires : cela nécessiterait une forte mobilisation de crédits, impliquerait des délais supplémentaires (à dire d'expert a minima 2 ou 3 ans) et obligerait à relancer les procédures de consultation du public (sans garantie de la validation de ce nouveau trajet) ;
- les solutions issues de la famille 2, passant par la rue du Parc, ont été repoussées car jugées trop éloignées du centre et trop onéreuses et offraient des dessertes moins intéressantes.

En conséquence, le projet initial est maintenu dans le projet de SDRIF.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

« Le prolongement du Tramway T1 doit avoir son terminus à Rueil La Jonchère et non pas au centre ville ».

Question de la commission d'enquête :

« Est-ce envisageable ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les études sur le prolongement du T1 depuis Colombes jusqu'à Rueil seront lancées en 2013. Le tracé n'est donc pas totalement stabilisé, notamment sur le terminus à la Jonchère.

A ce stade des réflexions, la ligne emprunterait depuis Colombes, et la jonction avec le tramway T2, les routes Départementales 913, 131 et 986 sur une longueur de 7 km environ. Ce tracé s'inscrit sur des artères dont les emprises permettent l'insertion du T1, contrairement au réseau viaire du centre ville de Rueil. Ce tracé assurera le maillage à Nanterre-Université avec le RER A et le Transilien L, ainsi que la ligne 15 du Grand Paris, à la place de la Boule.

Un des objectifs du tramway est bien de desservir le centre ville de Rueil. Le site d'implantation du terminus n'est pas défini à ce stade. Il sera précisé dans les études ultérieures, en fonction notamment des opportunités foncières.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.3.2.21 Prolongement du tramway T5

« Il est demandé que le SDRIF rende possible le prolongement du tramway T5, qui va relier prochainement Saint-Denis à la gare RER de Garges/Sarcelles, jusqu'au Bourget »

Question de la commission d'enquête :

« Est-ce possible ? »

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le tramway T5 « Saint Denis - Garges-Sarcelles » sera mis en service à l'été 2013. Parallèlement, deux demandes de prolongement du T5 vers Le Bourget sur la RD125 ont été enregistrées en 2012, l'une « vers le Triangle de Gonesse » par la RATP et la seconde « vers le Bourget » par le député-maire de Sarcelles, mais aucune des deux n'a été retenue.

Le principe d'un prolongement du T5 en mode BHNS, depuis la gare de Garges – Sarcelles en direction du RER B (PIEX/ Le Bourget), a été examinée en 2010 dans le cadre des études du BHNS de Gonesse, lequel doit relier les RER D « Garges les Gonesse » et B « PIEX » dès 2014.

Plusieurs liaisons avaient été étudiées à cette époque entre les deux RER afin de définir la desserte la mieux appropriée du RER B (Le Bourget ou PIEX), les élus ayant décidé lors de la Commission de suivi du STIF du 17 décembre 2010, et au regard des études socio-économiques, de retenir le tracé du BHNS entre « Gare de Villiers le Bel RER D, et Gare du PIEX RER B ».

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.10.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème.

Le thème « Transports et déplacements » a recueilli plus de 50% des observations du public, ce qui témoigne de l'importance et de la sensibilité des problèmes de transports et de déplacements.

L'expression du public éclaire la nature de ces problèmes :

- un mécontentement certain relatif à la situation actuelle des transports en commun (saturation, insuffisance du niveau de service) qui risque de s'aggraver avec l'accroissement de la fréquentation attendue liée notamment à la densification;
- des inquiétudes liées aux nuisances supplémentaires apportées par les nouveaux projets d'infrastructures de transport dont la nécessité et l'utilité posent question.

Sur le premier point, des exemples précis sont cités, ainsi que des problèmes de desserte de certains territoires.

Sur le deuxième point, les observations évoquent des projets précis (inscription au SDRIF, horizon de réalisation...) avec des divergences d'appréciation entre les intervenants (souvent entre le public et les collectivités locales) sur l'opportunité de la réalisation de certains projets emblématiques (A104, TGV POCL, liaison Mantes/Saint Quentin en Yvelines...).

A contrario, l'objectif affiché du SDRIF de vouloir réduire la place de l'automobile au bénéfice des transports en commun en général et des circulations douces dans un but de réduction des nuisances (bruit, pollution...) et d'économie d'énergie est largement partagé, moyennant certaines précautions.

A l'issue de ce constat, la commission a posé un ensemble de questions à la Région sur tous ces sujets, dans le but d'éclairer le public et d'établir son jugement. Elles sont de deux types :

- des questions précises sur des problèmes localisés et concrets résultant des observations des intervenants, la commission étant consciente que la multiplicité des cas soulevés ne permettait pas de les évoquer tous ;
- des questions plus générales et fondamentales (sur les prévisions de trafic par exemple) permettant de juger de la capacité du SDRIF à faire face à ses propres objectifs de développement et aux besoins de déplacements.

Globalement, la commission se félicite de la qualité des réponses apportées par les services de la Région à ses questions.

Elle souligne dans les paragraphes qui suivent les principaux éléments à retenir.

7.10.4.1 Fonctionnement des transports en commun

La commission a pris note des actions lancées pour améliorer ce fonctionnement, le point noir étant le manque de régularité des transports. Elle prend acte des Schémas directeurs des différents RER soit déjà votés, soit engagés au niveau des études ; de l'amélioration d'une quarantaine de gares d'ici 2020 ; du programme de renouveau des trains engagé par le STIF ; de la création d'un nouveau tunnel de désaturation entre Châtelet-les Halles et Gare du Nord avant 2030. Elle note avec satisfaction le nombre de projets prévus, dont la réalisation fortement attendue avant 2030 de l'essentiel du réseau de transport du Grand Paris Express.

La commission souhaite que le financement de ces projets soit obtenu et que leur réalisation respecte les délais prévus. Elle pense en outre qu'une meilleure concertation devrait être menée sur l'utilité et l'efficacité des Schémas directeurs des RER pour une amélioration significative de leur niveau de service.

7.10.4.2 Distances, durées futures de déplacements et charge des trains

Au cours de l'enquête, le public a souvent manifesté une inquiétude relative à l'évolution future des durées de déplacements (surtout domicile/travail) et à la charge des trains considérée déjà comme insupportable à certaines heures.

La commission a interrogé la Région sur ces sujets, laquelle a répondu de manière détaillée en se référant d'une part à différentes enquêtes sur le comportement des ménages en matière de déplacements (cf. les EGT, Enquêtes Globales de Transport), d'autre part aux résultats donnés par le modèle de prévision d'évolution des déplacements de personnes en Ile-de-France (voir la réponse détaillée au chapitre 7.10.3).

L'évolution constatée par le passé montre que le temps total passé par jour dans les déplacements ne cesse d'augmenter, mais que le nombre de déplacements journaliers augmente, ce qui conduit à une stabilité de la durée moyenne de chaque déplacement entre 2001 et 2010. La distance quotidienne parcourue baisse. La Région attribue ce changement à

l'évolution de l'urbanisation de l'Île-de-France et aux politiques de déplacements mises en œuvre depuis le PDU de 2000.

Il est donc logique de penser que la continuation de ces politiques telles que préconisées par le projet de SDRIF, conjuguant compacité et densification d'une part, développement des réseaux de transports collectifs d'autre part, permettra de prolonger la tendance de stabilisation, voire de diminution, des distances de déplacements.

La commission prend note de la confirmation par la Région de la réalisation des projets prévus pour 2030 et que les modèles de déplacements prennent en compte la localisation des populations et des emplois prévus à cet horizon; elle prend également note de l'existence d'un dispositif de suivi des déplacements en continu prévu au PDUIF.

Par ailleurs, la commission s'interroge également sur la multiplicité des modèles de prévision de trafic des différents organismes (Région, STIF, IAU, SGP).

Quant à la charge des trains, les modèles de la Région semblent montrer que « la stabilisation des populations et emplois dans Paris couplée au développement massif du réseau de transports collectifs conduit à améliorer la situation par rapport à la situation actuelle » sur les lignes du réseau actuel. Néanmoins, les cartes de charge des transports fournies par la Région (voir chapitre 5.10.3) montrent que, pour les RER et les trains, cette amélioration est surtout valable pour les tronçons parisiens. Pour les tronçons extérieurs, la Région compte sur « les réserves de capacité des lignes et la mise en place des mesures prévues par les Schémas directeurs visant à fiabiliser l'exploitation ainsi qu'au renouvellement ou à la rénovation des matériels roulants ».

La commission pense qu'il y aura lieu d'être extrêmement attentif à la réalisation de ces Schémas directeurs afin de ne pas voir se dégrader une situation déjà mauvaise.

7.10.4.3 Place de l'automobile

La commission a pris note que l'objectif affiché du SDRIF de réduire la place de l'automobile dans les transports était généralement accepté par le public. Néanmoins, il ressort des observations que le problème est différent en zone urbaine dense et dans la Grande Couronne moins bien desservie par les transports en commun, où le développement des voies routières est encore nécessaire. En outre, des intervenants ont fait remarquer que **la réduction de l'usage de l'automobile ne devait pas se faire au détriment de l'activité économique** (cas des artisans qui ont besoin d'utiliser un véhicule pour leur activité, et de pouvoir le stationner).

La commission, surtout dans la conjoncture économique actuelle, est sensible à ce dernier argument.

La commission a également pris note que, si le partage multimodal de la voirie devient désormais une composante essentielle du modèle urbain, **sa mise en œuvre est bien du ressort des maîtres d'ouvrage** et gestionnaires de la voirie comme certains de ceux-ci le souhaitaient.

7.10.4.4 Projets demandés ou contestés par le public

L'enquête a mis en évidence un certain nombre de points de crispation, essentiellement sur des projets routiers. Il s'agit soit de projets inscrits au SDRIF et que le public conteste, soit de projets non inscrits mais demandés par de collectivités locales (liaison Mantes/Saint Quentin en Yvelines). Le tracé, pourtant de principe, de la ligne TGV POCL a également fait l'objet de nombreuses protestations.

La commission n'est pas en possession des éléments nécessaires pour dire si tel ou tel projet doit ou non être inscrit au SDRIF ; les motifs de l'inscription, ou non, sont développés pour chaque projet dans la réponse que la Région a faite aux questions de la commission d'enquête à laquelle il convient de se reporter, de même que pour les questions relatives à la problématique de la desserte de certains secteurs (Saint-Quentin-en-Yvelines, Montgeron, Villeneuve-le-Roi, Saclay par exemple). Le motif de l'inscription d'un projet peut être sa présence dans le « porter à connaissance » de l'État (cas de l'autoroute A 104), ou au contraire son absence ou sa suppression (liaison Mantes/Saint-Quentin-en-Yvelines). La plupart des projets nécessitent par ailleurs des études complémentaires pour en préciser la faisabilité et l'opportunité (TCSP sur la RD 920), études auxquelles les maîtres d'ouvrage sont associés.

La commission a cependant noté que des projets non inscrits au SDRIF, car ne relevant pas d'un document stratégique régional (projets qualifié « de niveau local »), **pourraient néanmoins être réalisés** sous la responsabilité et le financement du maître d'ouvrage et gestionnaire de la voirie ; les contournements d'agglomération sont dans ce cas (Coulommiers, Nézel...).

De manière générale, la commission recommande de se reporter aux tableaux des pages 19 à 22 du fascicule « propositions pour la mise en œuvre » sur la programmation des projets de transport qui répondent par eux-mêmes à bon nombre de questions du public.

7.10.4.5 Fret

Le projet de SDRIF a été jugé insuffisant dans ce domaine, en dépit d'un large développement dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » (voir ci-dessus au chapitre 5.1.3). A la suite des observations sur ce sujet, la commission a posé plusieurs questions, dont celle de l'éventuelle création d'une autorité de gestion des transports de marchandises.

La commission considère comme satisfaisantes les réponses de la Région, dont la stratégie a été définie dans le cadre des assises régionales du fret et de la logistique en 2011 ; les propositions d'actions ont été traduites dans le plan régional pour mobilité durable avec un volet spécifique pour les marchandises et dans le PDU. Le Cerlog (centre d'échanges et de ressources sur la logistique), qui réunit les acteurs privés et publics du secteur, assure la convergence des différentes visions. Le SDRIF assure la préservation des sites à potentiel logistique et la cohérence des actions du ressort des collectivités publiques. La création d'une autorité de gestion des transports de marchandises n'est pas jugée utile.

En outre, la vocation fret de la Petite ceinture ferroviaire, déjà rappelée dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs », sera confortée par une nouvelle rédaction du

texte ; de même, des ajustements du dossier demandés par la ville de Paris, et concernant les sites multimodaux, seront intégrés dans le document.

La commission prend acte de ces propositions de la Région.

7.10.4.6 Technologies nouvelles

L'usage de technologies nouvelles en matière de transports collectifs en site propre (la commission pense ici aux téléphériques) a été parfois, bien que rarement, évoqué au cours de l'enquête. Un projet est mentionné au fascicule « propositions pour la mise en œuvre » sous l'appellation « liaison Créteil/Villeneuve-Saint-Georges » et fait l'objet d'études par le STIF.

La commission pense que **ce type de projet**, en exploitation dans d'autres villes, **pourrait apporter une réponse** à quelques situations difficiles à résoudre par des moyens de transport plus classiques.

7.10.4.7 Articulation avec le PDUIF

Alors que la quasi concomitance des deux enquêtes publiques sur les projets de SDRIF et de PDUIF a conduit quelques personnes à s'interroger sur cette simultanéité, la commission note avec satisfaction que **la Région veillera à la compatibilité initiale** de ces deux documents jusqu'à leur approbation respective, et que l'approbation du PDUIF n'interviendra qu'une fois le nouveau SDRIF approuvé par décret en Conseil d'État.

7.10.4.8 Conclusion

La commission d'enquête remarque que la Région a répondu de manière généralement détaillée aux nombreuses questions posées sur le thème « Transports et déplacements ».

La commission constate que les objectifs généraux du projet de SDRIF n'ont pas été contestés par la majeure partie des intervenants au cours de l'enquête, mais que ceux-ci ont fait part de leurs inquiétudes sur la possibilité d'améliorer globalement et localement la situation actuelle.

Ces préoccupations portent majoritairement sur la charge actuelle et future des RER dans un scénario de densification : elles devraient conduire à vérifier que l'amélioration des transports en commun sera programmée et adaptée aux besoins de desserte des nouvelles urbanisations et du cœur densifié de l'agglomération. Les travaux prévus aux Schémas directeurs des RER et la mise en œuvre du réseau de métro automatique du Grand Paris express doivent donc impérativement être réalisés dans des délais compatibles avec l'évolution de l'urbanisation.

Il y aura lieu de veiller à ce que la nouvelle tarification des transports ne conduise pas à un étalement urbain qui serait contraire aux objectifs recherchés.

Concernant la place de l'automobile, si la réduction de sa part dans les déplacements est généralement admise, elle ne doit pas se faire au détriment de l'activité économique. Il sera utile de vérifier que les conditions de circulation ne se dégradent pas, notamment dans les territoires de Grande Couronne moins bien desservis en transports en commun.

S'agissant des projets d'infrastructures, la commission rappelle sa recommandation émise dans le cadre du thème de la concertation, proposant l'engagement de concertations sur des territoires stratégiques à l'intérieur de périmètres pertinents permettant de débattre des déplacements et de l'articulation entre ces projets et l'aménagement.

Compte tenu de la sensibilité de la plupart des questions de transports et de déplacements pour la vie quotidienne des Franciliens, de l'importance de leur articulation avec l'urbanisation, la commission estime nécessaire que le dispositif de suivi et d'évaluation du SDRIF, à concevoir et à mettre en place dès que possible de manière partenariale, comprenne le champ des transports et des déplacements. Dans ce cadre, l'évolution les déplacements domicile-travail et de leur niveau de service dans les transports -et particulièrement celui des RER- devrait être particulièrement suivie en associant les représentants des usagers.

7.11 Thème 6: Logement et l'habitat

Le présent thème a pour objectif d'éclairer plus spécifiquement les choix proposés par le SDRIF pour répartir quantitativement et qualitativement la population de la région Île- de-France en fonction des orientations nationales et des exigences locales.

Ce thème arrive en sixième position ; il a été évoqué dans 360 observations environ sur un total de 2654, ce qui est relativement peu. Il a surtout été abordé par les particuliers, principalement dans les observations déposées sur le registre dématérialisé.

5 sous-thèmes font état de problématiques exprimées au cours de l'enquête, soit par le public sur internet ou sur les registres, soit par des institutions (collectivités, associations...) rejoignant parfois les observations formulées par les personnes publiques associées (PPA):

- 1 Les objectifs quantitatifs de construction de logements et la TOL ;
- 2 Les conditions d'implantation ;
- 3 Le pourcentage de logements sociaux à construire, rééquilibrage du parc ;
- 4 L'offre locative sociale et intermédiaire et offres d'habitat spécifiques ;
- 5 La gouvernance.

7.11.1 L'expression du public

7.11.1.1 Les objectifs quantitatifs de construction de logements

L'objectif premier visé par le projet de Schéma Directeur est la construction de 70 000 logements par an pour répondre aux besoins actuels de logements des ménages et anticiper leurs demandes futures.

Des communes estiment que la question de la production de logements et celle de la densification des villes ne sont pas suffisamment développées ou contestables. Des particuliers ou des associations partagent souvent ce point de vue.

A titre d'exemple, quelques remarques exprimées au cours de l'enquête:

RE 661 Association APACH Buc (78):

« Il n'y a pas d'analyse suffisamment critique de la situation de l'Île-de-France et du niveau de population acceptable compte tenu des conditions de vie ; faut-il réellement continuer à faire grossir cette région que les habitants cherchent de plus en plus à quitter dès qu'ils le peuvent ? Le nombre de logements envisagé est utopique, mais va figer des zones d'urbanisation y compris dans des secteurs où les transports manquent fortement ; le rythme de réalisation des infrastructures de transports a toujours été beaucoup plus lent que l'urbanisation et, compte tenu des coûts annoncés, cette tendance forte ne sera pas modifiée au détriment des nouveaux venus comme des anciens ».

RE 35 Mme Martin (92) :

« il est primordial de commencer par maintenir la population actuelle en IDF. Il n'est pas raisonnable de souhaiter accueillir plus d'habitants : La région IDF est déjà la plus peuplée du pays et l'augmentation de sa population ne ferait que creuser l'écart avec les autres régions. On est de plus à 2 doigts de la saturation (déplacements, pollutions en tout genre, etc.). Comment bien accueillir dans ce cas de la population supplémentaire? ».

Ou encore,

CE 57 Mairie de Levallois (92) :

« le SDRIF ne prend pas en compte le réel potentiel de construction de chaque territoire, se bornant à surdensifier les territoires du cœur d'agglomération, ni les situations de suroccupation des logements. Il risque d'inciter les collectivités à produire des logements de petite taille en privilégiant le quantitatif au détriment du qualitatif. Il y a lieu de revoir l'objectif de construction de logements de manière à ce qu'il soit compatible avec les réelles capacités de densification du territoire».

RE 855 M. Sauvagnargues (91):

« La dimension sociale d'une densité de population n'est pris en compte à aucun endroit. Nous ne pouvons malheureusement pas vivre ensemble au-delà d'une certaine limite. Cette limite est la respiration de la ville. Nous devons avoir une dimension humaine et vivable. On ne peut pas entasser les gens. Cela créer de la pollution, des problème sociaux, c'est malheureusement et mathématiquement exponentiel ».

Mais aussi, les petites communes se situant en limite de la région et qui ont déjà un déficit important d'emplois par rapport aux logements ne comprennent pas qu'on les oblige à construire encore plus de logements sous prétexte qu'elles disposent d'une gare, quelques fois sans parking et sans moyens de transport de rabattement suffisant; elles souffrent pour certaines de l'affluence des habitants des villes voisines des autres régions limitrophes (Picardie, Champagne-Ardenne). Elles craignent une asphyxie totale.

CE 265 Mairie de Bullion (78) :

pose la question du développement des communes obligées de créer 25% de logements sociaux, alors que l'urbanisation est bloquée par l'application de la règle de protection des lisières des espaces boisés.

CE 57 Mairie de Levallois (92) :

« Il est contradictoire de développer la nature en ville pour atteindre un ratio de 10 m² d'espaces verts par habitant et de surdensifier des espaces déjà très denses ».

« L'objectif de production de logements dans les Hauts-de-Seine devrait être revu à la baisse en tenant compte de la densité réelle ».

D'autres demandent d'accroître l'offre foncière et les capacités d'urbanisation:

CE 105 Conseil Communautaire Cœur de Seine (92) :

« La production de logements neufs doit tenir compte des zones constructibles et des densités définies dans les PLU (la TOL correspond à la construction de 200 logements/an alors que le maximum constaté est 114 sur 2008-2011) ».

CE 58 MEDEF Ile-de-France (75):

demande « d'ouvrir à l'urbanisation 10 000 ha supplémentaires pour permettre la réalisation des 70 000 logements».

On peut lire également:

CE 210 M. Gaziot Conseiller municipal Mairie de Rueil-Malmaison (92)

« L'objectif de 11 600 logements pour le 92 n'est pas réalisable »

CE 215 Mairie de Rueil-Malmaison (92) :

« les objectifs de la TOL sont inatteignables pour le SIEP des Deux Seine : le CDT ne pourra pas être conforme au SDRIF ».

CE 240 Le Syndicat Mixte d'aménagement et de gestion du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

relève quant à lui : « pour les objectifs de logements, l'incohérence entre la TOL (459 logements /an) et les conséquences de la loi SRU renforcée (623 logements/an) ».

CE 195 L'Union Sociale pour l'habitat d'Ile-de-France (AORIF) :

note que: « L'objectif de 70 000 logements/an et celui d'un taux de logements sociaux en stock de 30% en 2030, conduit à construire 25 000 logements sociaux /an, dont 20 000 sur les communes carencées. 52 500 logements/an sont à produire dans le cadre d'opération de densification du tissu urbain. Sur la base du constat du foncier consommé (OCEAN), pour une production de 51 000 logements, 1 339 ha/an ont été consommés. Le projet de SDRIF autorise un niveau de consommation du foncier équivalent (1 328 ha/an) mais impose la production de près de 40% de logements supplémentaires ».

Elle s'interroge « sur les conditions de son atteinte compte tenu des problèmes de densification, de son acceptabilité sociale et de gouvernance, les documents d'urbanisme locaux étant trop malthusiens. La capacité de chacun des bassins de TOL à atteindre ses objectifs n'est pas avérée. La réalisation des opérations dans le tissu existant est plus complexe et plus coûteuse qu'en extension urbaine. Il est essentiel de mieux chaîner et rationaliser les différents documents de planification et de programmation en matière d'urbanisme et de logement et que la gouvernance du logement soutienne la déclinaison du SDRIF dans les territoires».

CE 290 Le groupe EELV de St Maur-des-Fossés (94) :

« l'objectif de logement doit être élevé mais sans atteindre 1,5 million de logements à construire d'ici 2030, niveau correspondant à une croissance économique non soutenable. Cet objectif a des conséquences environnementales très importantes (consommation d'espace, changement climatique, destruction d'espaces verts, accroissement des risques, besoins en granulats) ».

CE 188 La Mairie de Bois- Colombes (92):

conteste l'objectif de production de logements dans les Hauts -de- Seine, qui est le double de la production actuelle. La densité de Bois Colombes est de 14 663 habitants/km². Les possibilités techniques et foncières de la Ville ne lui permettent pas d'atteindre les objectifs de densification et de taux de logements sociaux. Le projet menace l'identité pavillonnaire. Il risque de contribuer à dégrader la qualité de vie.

Il est relevé, aussi, qu'il faut: « adapter l'offre de logement à la demande des populations », ou « mieux cibler la typologie des logements à la demande », ou encore « produire une offre de logements adaptés aux besoins des ménages et équilibrée territorialement ».

CE 267 Mme Lhortiois urbaniste (95):

« sur le Logement, on enregistre un fort ralentissement de la construction au cours de la dernière décennie, avec une moyenne de 37 000 logements mis en chantier/an de 2000 à 2009, malgré une reprise en 2010-2012 (45 000) on est loin de l'objectif retenu. Par ailleurs, en l'absence d'une réelle solidarité territoriale, les risques de ghettoïsation accrue apparaissent fort élevés : le parc de logements sociaux demeure très inégalement réparti, avec moins de 200 communes (sur 1300) qui concentrent 90% du total. La loi Grand Paris a fixé un objectif très ambitieux de 70 000 logements par an. L'IAU avait estimé que pour les besoins propres de l'Ile-de-France, il suffisait de 60 000 logements/an. Le «plus 10.000» est lié à une volonté du gouvernement Sarkozy d'un accroissement démographique sans précédent de l'Ile-de-France, au nom d'un triomphalisme transformant la métropole en

«mégapole» (A.Lipietz). Reconduire cette volonté hégémonique n'est pas sans conséquences : la concentration des fonctions supérieures sur l'agglomération parisienne siphonne la population jeune qualifiée de toutes les régions françaises. De 2001 à 2006, la région a gagné près de 110 000 jeunes de 18 à 29 ans, dont 1/3 d'étudiants et 22 000 en provenance de l'étranger. 44% de ces «entrants » ont un diplôme de 2ème ou 3ème cycle universitaire ».

Comment se procurer le foncier?

La libération et la maîtrise du foncier à des coûts acceptables est un enjeu essentiel pour atteindre les objectifs fixés. Le SDRIF doit identifier les outils et les mécanismes permettant la mise à disposition d'emprises foncières cohérente avec les objectifs de construction qui sont fixés.

Des particuliers ou des associations s'expriment encore sur le thème de la densification en ces termes:

RE 777 M.Garnot Jouy-en-Josas (78) :

« le nombre de logements annoncés est utopique, va figer des zones à urbaniser y compris dans les secteurs où les transports manquent. Le SDRIF actuel va accroître le mal-logement, c'est la population mal-logée actuelle qui sera perdante ».

RE 4 Particulier :

« Comment peut-on faire une belle carte verte et jaune à l'Ouest et demander encore au département de Seine- Saint- Denis de supporter encore de nouveaux logements et des logements aidés ?»

Bobigny/1/1 Mairie de Bobigny (93) :

demande que « des précisions devraient être apportées en matière de logements sur les seuils d'ouverture à l'urbanisation; les projections de la Ville sont déjà supérieures aux estimations du SDRIF ».

Melun/1/8 M. le Maire de Chartrettes (77) :

estime que: « l'objectif d'urbanisation méconnaît l'histoire du développement des communes (40 logements à l'ha, c'est irréaliste) ».

Si la grande majorité des observations, notamment des particuliers, sont critiques sur l'objectif quantitatif de construction de logements, on note toutefois des points de vue plus favorables, par exemple:

RE 1628 M. Marcq (93):

« Un objectif de 70 000 logements par an jusqu'en 2030 c'est bien, mais il faut aider les propriétaires et les copropriétés à réaliser les travaux d'isolation pour économiser l'énergie ».

RE 780 M. Lemoine (75) :

« Le coût du logement en Ile-de-France, qui ne cesse d'augmenter, montre que la politique menée depuis de nombreuses années en matière de logement s'avère insuffisante pour satisfaire les besoins de chacun. L'un des moyens destinés à stopper cette progression consiste à construire de nouveaux logements, mais, compte tenu du retard en Ile-de-France, force est de constater qu'il conviendrait de prendre des mesures plus drastiques. D'autant que les objectifs annoncés en nombre de logements neufs sont rarement atteints. Pourquoi ne pas augmenter progressivement (chaque année pendant environ dix ans) le

montant des taxes foncières (bureaux, résidences principales, résidences secondaires), qui sont relativement faibles sur Paris quand on les compare à celles appliquées en province ? Ces nouvelles recettes pourraient être utilisées par les collectivités franciliennes pour financer une véritable politique du logement en faveur des locataires ».

7.11.1.2 Les conditions d'implantation

Le manque de cohérence dans la répartition territoriale des objectifs de production de logements est souvent évoqué ; de la même façon il est noté une inadéquation entre ces objectifs et les équipements existants ou projetés et l'emploi.

Ce sont souvent les collectivités qui mettent en avant l'inadéquation entre production de logements et desserte en transports publics. Par exemple :

CE 57 La Mairie de Levallois (92):

trouve que le SDRIF « ne prend pas en compte le réel potentiel de construction de chaque territoire, se bornant à sur densifier les territoires du cœur d'agglomération, ni les situations de sur occupation des logements ».

CE 80 La Mairie de Montfermeil (93):

estime qu'il « convient d'accompagner la création de logements par la desserte effective par le réseau du Grand Paris de ce territoire enclavé et paupérisé, le développement économique, la réalisation d'équipements de proximité... ».

CE 222 Mairie de Carrières- sur- Seine (78):

souligne la question de « l'opportunité en matière de concentration urbaine sur un territoire mal desservi jouxtant un quartier avec 70% de logements sociaux, cette concentration risquant de compromettre la refonte urbaine de ce quartier déjà engagée ».

Plusieurs personnes insistent sur la réutilisation des friches industrielles, ainsi :

RE 1132 M. Laureau (78):

« le rythme de consommation des terres est trop important en considérant les espaces agricoles comme une variable d'ajustement aux besoins de la ville; il est impératif de libérer du foncier de friches urbaines même polluées et de les requalifier ».

RE 1654 M. Lemaire (77):

« Le point central est que, tel que le projet est présenté, le développement de la région Ile-de-France va continuer à s'appuyer sur la consommation d'espaces alors que..... la région possède suffisamment de friches industrielles et commerciales pour assurer son développement pendant plusieurs années sans empiéter sur les espaces naturels et agricoles ».

7.11.1.3 Le pourcentage de logements sociaux, le rééquilibrage du parc

La problématique du logement social et plus particulièrement du pourcentage préconisé par le SDRIF, est sans doute celle qui a fait l'objet du plus grand nombre d'observations diverses et variées. Celles-ci ne vont pas toujours dans le sens d'un souci de rééquilibrage territorial; la très grande majorité des particuliers qui s'expriment sur ce sujet, demandent que le SDRIF se limite au respect de la loi SRU et renonce à fixer à 30% en stock le pourcentage de logements sociaux.

RE 1201 M.Egido Stains (93) :

demande « tout particulièrement une répartition équitable du logement social pour éviter les effets de ghettos ».

Une centaine d'observations sont comparables à celle de M.Thevon citée en tête de la liste suivante .

RE 505 M. Thevon Villeneuve-le-Roi (94):

« Le SDRIF doit également tenir compte de la réalité et des contraintes qui pèsent déjà sur les communes en termes de logement sociaux. Aussi, faut-il garder l'objectif de construire 25% de logements sociaux et ne pas aller au-delà du texte de loi ».

CE 91 Mairie de Sèvres et GPSO (92):

sont « contre l'objectif de 30% de logements sociaux en stock en 2030 : celui-ci nécessiterait une augmentation massive de la production et de son financement et aurait un impact négatif sur la mixité sociale dans les communes où le taux est excessif, sans réduire pour autant les écarts constatés entre les communes ».

CE 167 Mairie de Villeneuve-le-Roi (94):

demande de « revenir sur l'objectif intenable des 30% de logements sociaux, plus contraignant que la loi ».

CE 268 Environnement 92 (92):

note que « dans le 92, la réalisation de 11 600 logements avec 30% de logements sociaux en 2030 correspond pour certaines communes à devoir réaliser de 50 à 60% de leurs programmes immobiliers en logements sociaux. Sur la période 2009-2012, pour le 92, pour l'ensemble des communes, le taux de PLAI n'a pas atteint 15% de l'ensemble des logements sociaux construits ».

Mais à l'inverse, d'autres estiment que « l'objectif de 30% de logements sociaux en stock est un minimum ».

RE 460 Antony (92) :

Il faut « rechercher une densification maîtrisée avec plus de logements sociaux et moins d'opérations ponctuelles de promoteurs privés ».

Saint-Denis/1/4 Communauté d'agglomération Plaine Commune (93):

estime que « concernant l'habitat, construire des logements est un impératif mais ne suffit pas. Le logement doit être accessible aux populations ayant de faibles ressources. Il faut obtenir des financements du logement social : il n'y aura pas de solution sans aide à la pierre et sans intervention publique sur le foncier. L'effort de construction doit être partagé à l'échelle régionale et métropolitaine, y compris de logements sociaux. Leur répartition doit être équilibrée sur l'ensemble de l'Ile-de-France. Aujourd'hui, seules 20 % des villes construisent 80% des logements d'Ile-de-France ».

RE 1647 Association Val-de-Seine Vert 92:

« La priorité, qui nous est rappelée par le SDRIF, est de créer les logements qui font défaut aux Franciliens. L'objectif de 30% de logements sociaux en stock nous semble être un minimum ».

Les élus PS de la Boucle de la Seine (78):

propose « une contribution de la Communauté de communes de la Boucle de la Seine à l'effort de rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest par la construction de logements, notamment sociaux, tout en préservant la plaine maraîchère et les activités agricoles ».

Nanterre/1/1 La Mairie de Nanterre (92):

demande une contribution plus forte des communes ne respectant pas le seuil de 25% de logements sociaux.

7.9.1.4 L'offre locative sociale et intermédiaire et les offres d'habitat spécifiques.

De nombreux organismes, mais aussi des particuliers, se sont exprimés sur le logement intermédiaire et plus généralement sur le parcours résidentiel ainsi:

CE 186 et 187 M. Mme Lemet (92):

« Pour ce qui concerne les logements, une fois de plus les classes moyennes sont oubliées avec des conséquences évidentes sur les prix de l'immobilier ».

ou encore:

RE 187 Particulier :

« Les objectifs de logements sociaux ne font que grossir alors que les besoins de la population ne sont pas nécessairement ceux-là. En effet, les classes moyennes n'ont pas d'autres solutions que le logement social, qui n'est pour elles, qu'un pis-aller. Le SDRIF manque cruellement d'objectif en terme de parcours résidentiel ».

CE 57 Mairie de Levallois (92):

estime « qu'il y a lieu de revoir l'objectif de construction de logements de manière à ce qu'il soit compatible avec les réelles capacités de densification du territoire, la préservation de la diversité de son paysage urbain et la typologie de logements pour les catégories de populations intermédiaires ».

RE 1535 M. le Maire de Limours (91):

« ... plus de 450 000 ménages franciliens faisant partie de la classe moyenne semblent être les grands oubliés de la politique de l'habitat. Ils sont jugés soit trop riches pour se loger dans le parc social, soit trop modestes pour se loger dans le parc privé ».

CE 58 Le MEDEF Ile-de-France:

demande de porter l'objectif de réalisation des logements intermédiaires à 14 000 logements/an.

On peut lire, par ailleurs, que:

CE 142 Ardies Val d'Oise (95) :

« Le déficit endémique de logements ne sera pas résolu par un régime de construction uniforme mais par des réponses territorialement différenciées : les élus doivent faire toute sa place au logement social, mais pas au détriment du logement intermédiaire le plus important en nombre et le plus économique pour les finances publiques ».

CE 177 CCI de Seine- et- Marne (77):

estime que « les objectifs de logements ambitieux ne sont pas en concordance avec les réalités économiques et les besoins de la population active et des jeunes » et qu'il faut « inscrire un seuil de construction de 14 000 logements intermédiaires par an dans le projet de SDRIF ».

Certains déplorent de ne pas trouver dans les objectifs du SDRIF une part plus importante consacrée au logement des jeunes, des personnes âgées, aux familles monoparentales...

Autre sujet évoqué, l'habitat des gens du voyage.

Plusieurs associations (URAVIF RE 1396, ADGVE RE 1134) ou personnalités (Mme Chevalier RE 713 ou M. Godlewski RE 782, M. Corpechot RE 1625) directement impliquées sur ce thème sont intervenues au cours de l'enquête. Après avoir constaté positivement une évolution par rapport au Schéma Directeur précédent, elles regrettent que seules sont évoquées les aires d'accueil des gens du voyage, omettant en cela les terrains familiaux et l'habitat adapté qui concernent près de la moitié de la population concernée (22 000 sur 50 000). Concernant les aires, elles insistent globalement sur la mauvaise implantation de ces différents équipements le plus souvent relégués dans les secteurs inappropriés. Elles déplorent le déficit important des réalisations à la date d'aujourd'hui en non-conformité avec les Schémas départementaux approuvés. Elles mettent aussi l'accent sur l'insuffisance flagrante de terrains de grand passage.

7.11.1.5 La gouvernance en matière de logement.

Est souvent évoquée la question de la concrétisation des objectifs dans le temps; c'est plus spécifiquement l'idée de l'autorité organisatrice régionale qui tantôt est contestée, tantôt revendiquée. Mais ce sont essentiellement les collectivités territoriales qui s'expriment sur ce sujet.

Des intervenants s'expriment plutôt dans un sens favorable à la régulation:

RE 1647 Association Val-de-Seine Vert (92):

« ...C'est une alchimie subtile et nous avons besoin d'outils pour y parvenir. L'autorité organisatrice du logement à laquelle la région est associée nous semble pertinente, comme l'est le Stif pour les transports ».

D'autres intervenants sont plutôt opposés à la régulation:

CE 57 Mairie de Levallois (92):

estime que « la création d'une autorité organisatrice de Logement traduit la volonté de la Région de se substituer aux communes en matière d'urbanisme et de logement. Cela contreviendrait au principe de libre administration des collectivités territoriales ».

CE 91 Mairie de Sèvres et GPSO (92):

trouvent que ce serait « une atteinte au principe de libre administration des collectivités sans donner des garanties d'efficacité ».

Sans évoquer spécifiquement une autorité régionale, nombreux sont les acteurs et les collectivités qui plaident pour la création d'un outil de régulation du logement sur le territoire francilien.

7.11.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.11.2.1 Le projet de SDRIF

7.11.2.1.1 La répartition spatiale intrarégionale

Le projet de SDRIF stipule « que chaque territoire doit pourvoir à ses propres besoins locaux, en matière de logement, notamment social, mais aussi participer à la réponse des besoins régionaux et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace

francilien, dans le respect des objectifs annuels fixés par le préfet de région en application de l'article L 302-13 du Code la construction et de l'habitation ».

Il définit:

- les espaces urbanisés dans lesquels à l'horizon 2030, à l'échelle communale ou intercommunale, est attendue une augmentation minimale de 10% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat dans les espaces urbanisés à optimiser et 15% dans les quartiers à densifier à proximité des gares ;
- et les nouveaux espaces d'urbanisation en différenciant:
 - les secteurs d'urbanisation préférentielle qui doivent permettre une densité moyenne minimum de 35 logements à l'ha,
 - les secteurs d'urbanisation conditionnelle dont l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la création d'une desserte en transports collectifs;
 - les secteurs de développement à proximité des gares dans lesquels une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible.
- les agglomérations des pôles de centralité à conforter dans lesquels une extension de 5% de la superficie de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible pour chaque commune de l'agglomération du pôle.

7.11.2.1.2 Un effort de construction sans précédent

Le projet de Schéma Directeur ambitionne de construire 70 000 logements par an et d'améliorer le parc existant pour résoudre la crise du logement. Il s'agit donc de réaliser un effort de construction sans précédent, de façon à répondre aux besoins actuels de logements des ménages et anticiper leurs demandes futures. C'est une urgence absolue, sociale et économique. Elle doit concerner non seulement les plus pauvres, mais aussi les classes modestes et moyennes. La construction doit également permettre le développement de l'offre de logements pour étudiants, en priorité à caractère social et de logements adaptés aux personnes âgées et/ou handicapées.

Le pourcentage de 30% de logements locatifs sociaux est visé pour accroître l'offre de logements abordables et la mixité sociale.

Il faut rétablir la fluidité de la chaîne du logement et recréer les conditions de la mobilité résidentielle des ménages. La production de logements doit ainsi permettre de mieux répondre aux ressources des ménages et intégrer un volant conséquent de logements locatifs très sociaux et sociaux.

Le parc de logements existants doit être amélioré et la rénovation urbaine des grands ensembles accélérée.

Les logements existants doivent s'adapter aux évolutions des modes de vie et à la diversification des besoins en logements et permettre à chacun de disposer d'un logement aux normes de confort actuelles. L'amélioration globale du parc doit être le moyen de lutter contre le mal logement et ses effets négatifs potentiels sur la santé.

La reconstruction de la ville sur la ville est privilégiée et l'occasion est saisie de recréer ou de renforcer des centralités de proximité autour desquelles la vie quotidienne des habitants doit s'organiser.

Entre réduction de l'étalement urbain et besoins de logements, le choix d'une densité maîtrisée des pôles urbains desservis par les transports s'impose. La répartition de la production de 70 000 logements par an implique l'adhésion et la mobilisation de chaque territoire.

Le SDRIF vise, dans les espaces urbanisés, à accroître entre 2008 et 2030 les capacités d'accueil des tissus déjà existants, en augmentant et diversifiant l'offre de logements dans les espaces d'habitat, mais aussi en matière d'emploi en renforçant la mixité des fonctions, notamment le maintien et l'accueil d'une économie de proximité (services, PME-PMI, artisanat). Les territoires les mieux desservis par les réseaux de transports en commun, les quartiers de gares doivent constituer des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir.

A l'horizon 2030 l'augmentation moyenne de la densité de ces espaces devrait passer de 70 à 79 logements/ha dans les quartiers bien desservis par les transports collectifs, de 18 à 21 logements/ha dans les tissus plus diffus.

L'objectif de production de 70 000 logements par an consiste en un doublement de la production annuelle actuelle. Il devrait être atteint par paliers progressifs, par le biais de politiques foncières et immobilières efficaces menées par l'ensemble des collectivités territoriales, en lien avec l'accessibilité des territoires et l'offre d'équipements. Pour parvenir à cet objectif, une synergie des politiques en faveur de l'habitat apparaît nécessaire et devrait être engagée par l'ensemble des acteurs régionaux. Les différents outils existants, ne permettant pas une action suffisante dans leur configuration actuelle, devraient être mis en cohérence.

Quelques pistes de travail sont proposées :

- élaborer des programmes locaux de l'habitat plus ambitieux ;
- consolider les aides à la pierre en faveur de l'offre locative sociale ;
- libérer le foncier public en faveur d'une nouvelle politique de l'habitat ;
- maîtriser les loyers du parc locatif privé ;
- agir pour une répartition plus équilibrée du parc social ;
- poursuivre le programme national de rénovation urbaine en Ile-de-France.

L'idée de la création d'une Autorité organisatrice du logement est évoquée dans le fascicule « mise en œuvre des objectifs stratégiques régionaux », pour pallier le défaut actuel de gouvernance de la compétence logement éclatée entre l'État, les Communes, les Départements et la Région.

7.11.2.2 L'avis de l'Etat

L'Etat note que le projet ne donne pas un éclairage suffisant permettant de vérifier la capacité d'atteindre l'objectif de production de 70 000 logements par an, notamment dans le cadre de contractualisation entre les partenaires portant sur le développement des territoires.

Sur le territoire de la Grande Couronne, l'Etat est attentif aux capacités d'extension du logement social en application de la loi du 18 janvier 2013.

7.11.2.3 Les avis des PPA

Le CESER souligne l'impérieuse nécessité de construire massivement des logements ; d'où l'élaboration d'un plan de relance pluriannuel de construction permettant de réaliser l'objectif de 70 000 logements/an.

Il s'inquiète « de l'absence de phasage pour la construction de logements en fonction de la capacité des transports existants et de l'état d'avancement des nouveaux transports, ainsi que de la disponibilité des terrains à urbaniser par densification ou par extension urbaine. Ce phasage devrait contenir une priorité en faveur du logement social et intermédiaire ».

Il apprécie que soit mieux explicitée la répartition des logements à construire entre le mode d'urbanisation par densification ou par extension.

Dans les territoires porteurs de développement économique, le CESER demande d'accompagner la croissance de l'offre de locaux d'activité d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements.

Il est favorable à la limitation de l'urbanisation autour de la plate forme aéroportuaire de Roissy pour maintenir l'accessibilité routière et ne pas multiplier les contraintes pour l'activité aéroportuaire.

Il estime nécessaire de faire des évaluations sur les capacités foncières des espaces à urbaniser pour favoriser le logement.

Il propose que l'objectif de densification en nombre de logements comprenne un équivalent logement pour les locaux d'activités.

Le CESER demande que « l'enveloppe ouverte à l'urbanisation par le SDRIF fasse l'objet d'un suivi permanent ; que l'effort en matière de logement locatif social soit porté sur les territoires qui n'ont pas atteint le seuil fixé par la loi, et qu'à l'inverse un effort de diversification (logements intermédiaires et accession à la propriété) soit poursuivi dès lors qu'il répond à des besoins constatés dans les territoires ayant dépassé ce seuil. Il estime nécessaire que soit élaboré un plan de relance pluriannuel de construction de logements adapté à l'Ile-de-France qui garantisse et définisse les conditions permettant d'accueillir, de financer et de réaliser physiquement 70 000 logements par an tel que prévu par le législateur sur l'ensemble des segments y compris celui portant sur les ménages à revenus moyens.

Il se déclare favorable à la création d'une Autorité organisatrice du logement et soutient l'initiative de la Région en la matière. Il souhaite la mise en place d'outils d'anticipation et de suivi qui pourraient être mis en place dans un observatoire régional du logement, composante de cette autorité organisatrice du logement. Il estime nécessaire de n'avoir qu'un établissement public foncier de dimension régionale pour garantir la cohérence de la programmation de logements dans le cadre des contrats conclus avec chaque collectivité territoriale ».

Le CESER propose de rééquilibrer et développer le parc social, en prenant en compte le contexte spécifique de l'entité géographique dans laquelle il se situe, et de développer en priorité l'offre locative sociale et intermédiaire ainsi que les offres d'habitat spécifiques.

Le Conseil général de l'Essonne note que: « au vu de la moyenne régionale actuelle (moins de 40 000 logements construits par an, avec une tendance à la baisse), l'objectif de 70 000 logements par an semble difficilement atteignable sans que de nouvelles dispositions en matière d'aides à la pierre soient prises, mais également sans l'analyse de la capacité financière des collectivités à pouvoir construire les équipements publics, scolaires en particulier, nécessaires à l'arrivée d'une nouvelle population. Il convient d'éviter que les populations les plus fragiles ne soient repoussées vers l'Est du département où le prix du logement sera plus accessible, ce qui irait à l'encontre de l'objectif régional de la réduction des inégalités territoriales ».

Il dit avoir produit en moyenne 4 700 nouveaux logements par an depuis 2000, loin des 9 329 logements imposés par la loi relative au Grand Paris

« Cet effort de construction de logements apparaît irréaliste au regard de l'état du réseau de transports et des possibilités de croissance de l'emploi sur le territoire essonnien. Le principal obstacle à la construction est et demeure, la maîtrise publique et le coût du foncier en zone urbaine ».

Le Conseil général de l'Essonne est favorable à un renforcement des synergies des politiques en matière d'habitat au niveau régional.

Pour le Conseil général des Hauts-de-Seine, « l'objectif de 11 600 logements/an est irréaliste ; il aurait pour conséquence de densifier le parc de logements de 28%, soit le double de ce qui a été réalisé en 20 ans (densité des Hauts-de-Seine : 87,7 habitants/ha ; densité de la Seine-Saint-Denis : 63 habitants/ha; densité du Val-de-Marne : 53 habitants/ha). Redéfinir un objectif de logements compatible avec la capacité de densification et de la préservation de la diversité des paysages ».

Il déclare que en matière de logement social : « Les orientations n'ont pas été concertées ; elles mettent en cause la politique du département. Les Hauts-de-Seine participent à la solidarité régionale en matière de logement : effort important depuis que le département s'est saisi de la délégation des aides à la pierre. Le taux SRU est 26%, soit + 1 point / loi de mobilisation du foncier ; le taux est équivalent à celui du Val-de-Marne et +10 points/ Paris . Le taux de logements sociaux de 30% à atteindre à l'échelle régionale en 2030 doit être en flux et non en stock ».

Le Conseil général des Hauts-de-Seine marque « son opposition à une Autorité régionale pour le logement qui serait une ingérence de la Région dans un processus régional »

Pour le Conseil général de Seine-et-Marne, l'effort de construction demandé à la Seine-et-Marne est de 8 701 logements par an.

Au vu de la moyenne régionale actuelle (moins de 40 000 logements construits par an, avec une tendance à la baisse), l'objectif de 70 000 logements par an semble difficilement atteignable sans que de nouvelles dispositions en matière d'aides à la pierre soient prises, mais également sans l'analyse de la capacité financière des collectivités à pouvoir construire les équipements publics, scolaires en particulier, nécessaires à l'arrivée d'une nouvelle population. Il convient d'éviter que les populations les plus fragiles ne soient repoussées vers l'Est du département où le prix du logement sera plus accessible, ce qui irait à l'encontre de l'objectif régional de la réduction des inégalités territoriales.

Le Conseil général de Seine-et-Marne pense que « la libération et la maîtrise du foncier à des coûts acceptables est un enjeu essentiel pour atteindre les objectifs fixés. Le SDRIF doit identifier les outils et les mécanismes permettant la mise à disposition d'emprises foncières cohérente avec les objectifs de construction qui sont fixés ».

Il souhaite que soit privilégiée la construction de logements sociaux dans les zones urbaines, où le déficit en valeur absolue est le plus fort.

Le Conseil général du Val- de- Marne propose « qu'afin de veiller à une réelle mixité sociale dans les nouvelles constructions de logements, le SDRIF pourrait imposer un pourcentage minimal de logements sociaux dans toute opération de logements dépassant une certaine taille ».

Pour lui, « les objectifs quantitatifs fixés par le projet de SDRIF en matière de construction de logements correspondent au niveau d'ambition pour répondre aux besoins. L'effort de création de logements sur des terrains aujourd'hui non urbanisés devra être conditionné à une desserte performante en transports en commun et par la création de voiries nécessaires ».

Le Conseil général des Yvelines dit avoir engagé une politique de Contrats de développement de l'offre résidentielle depuis 2006 coordonnée avec les emplois et le transport, en phase avec les orientations du SDRIF. Il soutient 80% de la construction de logements : en 2012, 7 600 auront été commencés soit le double de la période 2000-2004. Il ne remet pas en question l'objectif de la TOL de construction de 9 024 logements/an.

Quant au Conseil général de Seine-Saint-Denis, il demande que soit défini un outil de régulation avec la prise en compte du parc social existant ; il faut aider les maires bâtisseurs.

Le Conseil général du Val d'Oise donne également un « avis défavorable au projet de création d'une Autorité Organisatrice du Logement au niveau régional qui serait contraire au besoin de proximité attendu des collectivités locales. La construction de logements ne peut être que la conséquence du développement économique d'un bassin de vie, ou d'un territoire, il ne doit pas répondre au seul besoin de l'évolution naturelle de la population.

Le Conseil de Paris est aussi « favorable à la création d'une Autorité organisatrice du Logement cadre institutionnel de coordination et de régulation permettant une programmation à portée réglementaire de la production de logements, une politique de contractualisation, une conduite des opérations pour des projets d'intérêt métropolitain ».

La CCIP partage la volonté affichée d'adopter une politique ambitieuse en matière de construction de logement, conforme aux objectifs fixés par la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 (soit 70 000 logements par an) , dès lors que les conditions d'aménagement et d'urbanisme permettent d'assurer une bonne articulation entre habitat/emploi/offre en transport et en équipement et services, gage de compétitivité et de qualité de vie.

Néanmoins, ces objectifs ne sont pas en concordance avec les réalités économiques de la métropole francilienne et les besoins de la population active et des jeunes. La CCIP considère notamment que :

- les dispositions relatives au foncier sont insuffisantes pour l'implantation et la croissance des activités et des logements liés à l'emploi ;

- l'Île-de-France doit être en mesure de loger convenablement ses salariés et se donner les moyens d'attirer de nouveaux talents qui comparent les salaires aussi bien que les conditions de vies inhérentes à leurs emplois ;
- le logement intermédiaire, élément clé de la croissance et de l'emploi, reste oublié des orientations et des prescriptions. A cet égard, l'objectif de 14 000 logements intermédiaires/ an évalué par le CESER pourrait être retenu.

La CCIP considère que « les dispositions relatives au foncier sont insuffisantes pour l'implantation et la croissance des activités et des logements liés à l'emploi. Les populations les plus expérimentées (30-59ans) quittent la région en raison de la qualité de vie et l'offre insuffisante et inadaptée de logement. L'Île-de-France ne pourra fonctionner, être compétitive, si elle n'est pas en capacité de loger convenablement ses salariés, ni attirer de nouveaux talents ; hors le logement intermédiaire reste oublié des orientations et des prescriptions ; l'objectif de 14 000 logements intermédiaires par an pourrait être retenu ».

7.11.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région.

7.11.3.1 Les objectifs quantitatifs de construction de logements et la TOL

La Région rappelle en préalable que le SDRIF est un document de planification spatiale de long terme. Il trace une perspective, et non une vision figée du développement, qui servira de référence dans le temps pour juger de la pertinence de l'action publique en matière d'aménagement en Ile-de-France.

La territorialisation de l'offre de logements (TOL) est issue de la loi Grand Paris n° 2010-597 du 3 juin 2010 (article 23) et constitue une composante incontournable de la nouvelle révision du SDRIF. La TOL se décline sur un horizon de trois ans, tandis que le SDRIF vise l'horizon 2030. Elle est inscrite dans le porter-à-connaissance de l'Etat, et à ce titre a été traduite dans le SDRIF.

Ainsi, à l'échelle régionale, le projet de SDRIF permet de répondre aux objectifs d'évolution du parc de logements et de développement de l'emploi (TOL, objectif d'emploi...) corrélés aux disponibilités foncières et aux orientations traduites sur la CDGT. En revanche, les déclinaisons infrarégionales sont reportées dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » de façon à permettre des modalités d'opérationnalité du SDRIF dans une logique de dialogue et de partenariat entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement, dans le temps et aux différentes échelles qu'il prend en compte.

La commission relève de fortes interrogations, voire des inquiétudes quelquefois d'ailleurs contradictoires, mais dont beaucoup mettent l'accent sur le fait que les disponibilités foncières seront insuffisantes pour atteindre les objectifs de construction de logements de la TOL. On note également une insuffisante prise en compte de la spécificité des territoires pour l'établissement des critères retenus notamment en matière d'équipement.

Questions de la commission d'enquête

Peut-on rappeler la méthode retenue pour établir la TOL en fonction des besoins en logements des territoires, de leur typologie et de leur répartition géographique pour assurer « une bonne adaptation géographique et sociale » d'ici 2030 (préciser la date de départ) ?

Comment a été évaluée la prise en compte des besoins des territoires au prorata de leurs perspectives de développement ?

Comment seront ventilés plus précisément les objectifs de productions de logements par bassin ou par commune ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La territorialisation de l'offre de logements (TOL) à l'échelle des bassins de territorialisation couvrant l'ensemble de l'Île-de-France, est incluse dans le porter à connaissance de l'Etat, transmis fin octobre 2011. Cette territorialisation de l'objectif de construction de logements prévue par l'article 23 de la loi relative au Grand Paris précise qu'afin d'atteindre l'objectif de 70 000 logements annuels, le représentant de l'Etat doit définir « tous les 3 ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans les périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le comité régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de PLH concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable à l'expiration d'un délai de 3 mois à compter de leur saisine ». La proposition de territorialisation de l'offre de logements (TOL) et sa déclinaison triennale pour la période 2012-2014 ont été validées par le Comité régional de l'habitat (CRHL), présidé par le Préfet de Région, lors des séances du 16 juin 2011 et du 13 décembre 2011.

La méthodologie de territorialisation des objectifs logements correspond à une répartition infrarégionale et annuelle de l'objectif de construction de 70 000 logements/an (fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » p.84-90). Elle se décompose en (source : note méthodologique DRIEA) :

- 35 000 logements/an répartis en fonction du volant de logements que doit construire chaque territoire pour maintenir, en 2030, sa population de 2008 ;
- 25 000 logements/an pour répondre à l'accueil de populations nouvelles et offrir des opportunités de parcours résidentiels variés dans le cadre des tendances actuelles du développement du territoire ;
- 10 000 logements/an liés au projet du Grand Paris. Ces 10 000 logements se répartissent sur « les territoires sous l'influences du futur réseau de transport, dans les CDT ou bénéficiant d'un développement économique lié à la dynamique Grand Paris .

Les 35 000 logements sont répartis sur l'ensemble du territoire en appliquant systématiquement un taux moyen de construction annuel de 0.66 % du parc total de logements. Ce chiffre comprend notamment le renouvellement du parc.

La répartition des 25 000 logements nécessaires à l'accueil des populations nouvelles se fait en fonction du potentiel de développement relatif à l'ensemble des territoires régionaux les uns vis-à-vis des autres. Ce potentiel de développement est déterminé en fonction de deux critères :

- Un facteur d'attractivité (pondéré par le niveau de desserte en transport en commun ferré, phasé en cohérence avec les dynamiques nouvelles envisagées pour la région capitale ; le potentiel foncier urbanisable ; les territoires prioritaires de l'Etat (OIN, TIRN) ; l'attractivité économique du territoire considéré).
- Un facteur limitant (pondéré par les contraintes d'urbanisme significatives (aléa inondation, Seveso, PEB, contraintes patrimoniales) et la morphologie territoriale francilienne (agglomération centrale, autres agglomérations, espace rural).

Les objectifs sont ainsi répartis par bassins de territorialisation dont la définition respecte les limites administratives des territoires (intercommunalités, départements, SCoT, PLH) et agrège les territoires de plusieurs collectivités afin de donner de la souplesse au niveau local pour décliner plus finement le cadrage. Le bassin de territorialisation constitue un territoire francilien d'échelle multi-communale qui intègre des logiques locales de fonctionnement (réalités géographiques, déplacement domicile travail, périmètres de planification supra communale, SCoT, PLH). Au sein de chaque bassin de territorialisation, il appartient aux collectivités territoriales de décliner localement les objectifs dans leur document d'urbanisme local (PLH ou volet habitat d'un PLU intercommunal).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Quels sont les facteurs identifiés de non atteinte des objectifs de la TOL : foncier disponible insuffisant, coûts, financement, et quelle serait la conséquence de non atteinte durable des objectifs de la TOL (sur plusieurs périodes de 3 ans d'ici 2030) ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La construction de logements en Ile-de-France s'avère difficile. Aussi, le projet de SDRIF vise à offrir les capacités suffisantes pour permettre la réalisation des objectifs de la TOL et s'appuie prioritairement sur la densification de l'existant. Dans les secteurs déjà denses, l'arrivée des transports en commun est un levier pour favoriser la mutation de certains espaces, notamment autour des gares, identifiés par le projet de SDRIF comme « secteurs à fort potentiel de densification ». Par ailleurs, de nouvelles dispositions législatives visent également à encourager la mobilisation du foncier en faveur de la construction de logements (loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement, projet de loi « pour l'accès au logement et un urbanisme rénové »).

Cependant, la réalisation opérationnelle de l'objectif de construction revient aux collectivités compétentes en matière d'urbanisme au travers des dispositions ambitieuses à intégrer dans leurs documents d'urbanisme (seuil de densité par exemple).

La non atteinte durable des objectifs de la TOL conduirait à réévaluer l'objectif fixé d'environ 1,5 million de logements à l'horizon 2030. Cependant, la TOL intègre des mécanismes complexes, notamment une part importante de disparition de logements (- 17 000 logements/an) à compenser. Si cette part s'avérait moins élevée, les besoins de construction pourraient être revus proportionnellement.

En outre, la TOL est un exercice triennal qui sera donc revu régulièrement pour s'adapter aux évolutions des dynamiques et des potentiels locaux (cf. questions précédentes sur la méthodologie de la TOL). Les éléments présentés dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » (p.27 à 29) s'inscrivent dans cette logique d'adaptabilité.

En revanche, les questions d'économie immobilière ne relèvent pas de la compétence du SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

Quel est l'effet escompté de la TOL sur les marchés immobiliers, la spéculation immobilière, le coût relatif du logement dans le budget des ménages, la part du budget immobilier dans les comptes des entreprises, ainsi que sur la situation globale du logement, notamment en matière de déséquilibres entre les offres et les demandes, certaines observations estimant que le SDRIF va accroître le mal logement compte tenu de l'arrivée de nouvelles populations ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La TOL correspond à une spatialisation de l'objectif de construction de 70 000 logements/an. Cet objectif de 70 000 logements/an intègre les besoins des populations en place comme des nouvelles populations.

Sa finalité première est de remédier au mal logement grâce à une offre enrichie et diversifiée, et participe à la fluidité au parcours résidentiel. En conséquence, un des effets attendus de la production d'une offre suffisante est d'entraîner la baisse des prix de l'immobilier. Des mesures gouvernementales visent à limiter la hausse des prix immobiliers comme le décret sur l'encadrement des loyers (Décret n° 2012-894 du 20 juillet 2012 relatif à l'évolution de certains loyers). Différents outils peuvent aussi être mobilisés en parallèle pour lutter contre la spéculation : établissements publics fonciers, observatoire des prix de l'immobilier dans les quartiers de gare, chartes promoteurs qui fixent un prix plafond des biens immobiliers, etc.

Les effets escomptés de la TOL seront mesurés dans le cadre du suivi-évaluation.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

Comment définir le taux de mixité pour éviter l'effet redouté de grands ensembles et de cités dortoirs ?

A-t-on examiné de façon exhaustive les outils à mettre en œuvre pour créer des logements sans surdensifier à outrance les secteurs déjà denses ou les secteurs pavillonnaires?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF promeut la mixité urbaine dans le projet spatial régional (« polariser-équilibrer »), mais ne peut déterminer un « taux de mixité » stricto sensu compte-tenu de situations locales très diverses et au regard du respect de la subsidiarité. En revanche, le projet de SDRIF propose dans son fascicule « propositions pour la mise en œuvre » un ratio exprimant l'effort de construction de « logement en + » pour « 1 emploi en + ». C'est un indicateur qui vise une mixité habitat-emploi par un meilleur équilibre entre l'accueil d'emploi et l'accueil de logement (cf. thème 3.1 « Répartition spatiale de la population et des emplois en 2030 »).

A ce titre, la densification des tissus existants devrait permettre de contribuer à cette mixité à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité, à laquelle il revient de déterminer quels sont les tissus à valoriser et dans quelles conditions (cf. thème 3.3 « Densification, consommation foncière »).

Il est intéressant de rappeler que les deux dernières périodes 1990-1999 et 1999-2008 ont été marquées par une dispersion des constructions. Une véritable démarche de densification se met aujourd'hui en place. Le principal mode de développement urbain reste néanmoins l'urbanisation diffuse (cf. Note rapide IAU-idF n° 567 : Processus et politiques de densification de l'habitat en Ile-de-France).

Le projet de SDRIF de 2008 a été précurseur et confirmé par les mesures législatives et réglementaires qui se sont multipliées en faveur de la densification (notamment la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite Grenelle 2). Le projet de SDRIF reprend ces dispositions nationales et réaffirme la densification comme un des fondements de son modèle de développement (fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » p. 54-55). Les documents d'urbanisme locaux (SCoT, PLU) sont les outils de mise en œuvre. En effet, créer de nouveaux logements relève de la réalisation opérationnelle des projets urbains et de la créativité des maîtrises d'ouvrage et d'œuvre locales, elles-mêmes dépendantes des règlements d'urbanisme et des autorisations de construire qui en découlent.

Cependant, afin d'encourager les démarches novatrices, le projet de SDRIF met en avant certaines expériences dans son fascicule « propositions pour la mise en œuvre » (projet Bimby (« Build in my backyard »), Carnets pratiques de l'IAU-idF et notamment le numéro « Comment encourager l'intensification »). Par ailleurs, la démarche des nouveaux quartiers urbains (NQU) initiée par la Région permet de constater que de nombreuses collectivités sont engagées dans des démarches de projets novatrices dont les formes urbaines font la preuve d'une densification réussie et menée en concertation avec la population (77 projets, 24 lauréats).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête
Quid des nombreuses friches industrielles ou des terrains publics (Etat, RFF...) peu ou mal utilisés?

Avis et commentaires techniques de la Région

En lien avec les éléments précisés dans le thème n°4 « Développement économique et social », il faut noter que les surfaces de friches industrielles se sont considérablement réduites entre 1998 et 2007 sous la pression du marché et des besoins en logement qui poussent à la reconversion des emprises et du bâti (cf. Note rapide IAU-idF n°467 : Moins de friches industrielles en Ile-de-France). Concernant les principales friches industrielles actuelles, elles ont été identifiées comme secteurs à fort potentiel de densification largement intégrées dans la réflexion sur la mobilisation foncière.

Par ailleurs, la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social met en place le principe d'une décote du prix de cession de terrains listés par le représentant de l'Etat dans la région. Cette décote s'effectue au profit de collectivités territoriales, d'EPCI à fiscalité propre, d'établissement

public foncier et d'aménagement de l'Etat ou d'organismes constructeurs de logements sociaux. Les conditions et le niveau de cette décote sont fixés par le Décret n° 2013-315 du 15 avril 2013 relatif aux conditions d'aliénation des terrains du domaine privé de l'État en vue de la réalisation de programmes de construction de logements sociaux et fixant la composition et le fonctionnement de la Commission nationale de l'aménagement, de l'urbanisme et du foncier instituée à l'article L. 3211-7 du Code général de la propriété des personnes publiques.

La réponse à cette question n'empêche pas modifications dans le document.

7.11.3.2 Les conditions d'implantation

Le manque de cohérence dans la répartition territoriale des objectifs de production de logements est souvent évoqué; de la même façon il est noté une inadéquation entre ces objectifs et les équipements existants ou projetés et l'emploi.

Ce sont souvent les collectivités qui mettent en avant l'inadéquation entre production de logements et desserte en transports publics.

Questions de la commission d'enquête

Comment a été prise en compte la problématique de la desserte des secteurs ou leur niveau d'équipement ?

La Région a-t-elle identifié les projets de créations de logements en cours d'études ou de réalisation qui ne tiennent pas compte de cette problématique ?

A-t-on évalué les besoins de financement supplémentaires des collectivités par rapport à la situation actuelle pour les réalisations des équipements publics d'accompagnement ?

Les critères d'implantation des nouveaux logements (tels que la réserve de capacité de desserte en transports collectifs, le niveau de nuisances des infrastructures de transport et aériennes, le niveau d'équipements, le taux de mixité urbaine, ...) sont-ils définis avec précision ? Qui sont les responsables de leur application et de leur contrôle ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF est un document de planification qui propose une vision intégrée de l'aménagement articulant ses différentes composantes (logement, transport, emploi, équipements et environnement). Il prévoit en cohérence de nouveaux secteurs d'urbanisation et de nouvelles dessertes de transport. A ce titre, le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » précise d' « accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, notamment ceux bien desservis par les transports collectifs [...] » (p. 54). En outre, les dispositions réglementaires du projet de SDRIF fixent un niveau de densification et des opportunités de consommation foncière, notamment autour des gares, pour permettre la réalisation de l'objectif annuel de construction de 70 000 logements mais plus généralement pour favoriser les opérations mixtes. Le projet de SDRIF prévoit ainsi la desserte de secteurs, leur niveau d'équipement mais également le développement d'activités économiques ou d'espaces verts et de loisirs. Ainsi l'objectif ambitieux de développement urbain que vise le SDRIF à l'horizon 2030 s'accompagnera de l'amélioration de la desserte en transports collectifs.

En outre, les différentes démarches de concertation et d'échanges entretenues depuis le début de la révision ont permis de déterminer les besoins des collectivités et de les confronter aux objectifs régionaux. Les projets engagés ou envisagés par les territoires ont été pris en compte (cf. thème n°3 « Concertation »).

Ces projets en cours ou à venir bénéficient de l'accompagnement d'un certain nombre d'outils, pour certains répertoriés dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » :

- la contractualisation,
- les contrats de développement territorial (CDT)
- les chartes aménagement/transport,
- les parcs naturels régionaux (PNR),

- les nouveaux quartiers urbains (NQU).

Ces outils sont associés à une offre d'ingénierie diversifiée intervenant dans plusieurs domaines sectoriels (transports, espaces verts, stratégie et portage foncier, etc.).

Enfin, il faut rappeler que la Région n'a pas à se substituer aux collectivités territoriales qui définissent et mettent en œuvre leurs propres projets d'aménagement ainsi que leur équilibre logements-équipements-desserte. Les collectivités doivent respecter les normes d'urbanisme supérieures, et le contrôle de légalité de l'Etat permet d'examiner les actes délivrés par les collectivités locales afin de vérifier le bon respect de l'ensemble des normes qui s'y imposent.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

Quel est l'avis de la région sur la réutilisation des friches industrielles ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Cette question a été précédemment abordée dans la question 1 et dans le thème n°8 « Environnement ».

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.11.3.3 Le pourcentage de logements sociaux à construire, le rééquilibrage du parc

Questions de la commission d'enquête

L'objectif d'un stock de 30% de logements sociaux est-il véritablement crédible à l'échéance de 2030? Est-il d'ailleurs impératif, voire souhaitable?

Quels moyens mettre en œuvre pour un rééquilibrage efficace du parc de logements sociaux sur l'ensemble du territoire? Quels moyens financiers nouveaux pourraient contribuer à atteindre ces objectifs?

Quelle sera la variation des taux de logements sociaux à construire d'ici 2030 dans les situations extrêmes actuelles (communes qui présentent actuellement les taux les plus bas et les taux les plus hauts) ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'objectif de 30 % de logements sociaux à l'horizon 2030 est un objectif ambitieux fixé au niveau régional mais il ne correspond pas à une obligation normative pour les collectivités. Il s'inscrit dans le prolongement du relèvement de 20 à 25 % de la part de logements sociaux dans les communes de plus de 3 500 habitants défini dans la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social pour faire face à une crise du logement aigue en Ile-de-France et aux enjeux spécifiques d'attractivité de la métropole régionale. Pour rappel, sur les seuls critères de revenus, 62 % des franciliens entrent dans les plafonds du PLUS et 78 % dans les plafonds PLS (logement intermédiaire) au 1er janvier 2012. Aussi, disposer d'une offre suffisante et équilibrée de logement est un facteur d'attractivité à part entière. Répondre aux besoins de la population francilienne est également une nécessité d'un point de vue économique. En outre, il revient aux collectivités territoriales compétentes en matière de logement d'atteindre cet objectif ambitieux en utilisant les outils d'aménagement qui sont à leur disposition.

La politique du logement social est une compétence de l'Etat. Cependant, dans le cadre de la clause de compétence générale, la Région Ile-de-France a choisi d'accompagner financièrement les collectivités et les opérateurs du logement à construire et rénover des logements (production de logements sociaux, la lutte contre la précarité énergétique, aide aux copropriétaires en difficulté). La modulation des aides proposées par la Région (abordée p. 62 du fascicule « propositions pour la mise en œuvre ») vise à favoriser un rééquilibrage tant quantitatif que qualitatif de la production sociale.

Quant à la variation des taux de logement social, il revient à l'Etat d'assurer le suivi de la réalisation des objectifs de logement social. L'action du comité régional de l'habitat (CRHL) est centrale. Celui-ci émet chaque année, sur la base d'un rapport présenté par le Préfet de région, un avis sur la satisfaction des besoins en logement des différentes catégories de population. Lorsque les engagements triennaux (article 55 de la loi SRU) de construction de logement social ne sont pas tenus, l'Etat peut prendre un arrêté de constat de carence, après avis du maire et du CRHL. Ces communes sont ainsi soumises à un prélèvement sur leurs ressources fiscales, et sont aussi concernées par le transfert de l'exercice du droit de préemption au Préfet.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête

La seule prescription de la TOL dans les « porter à connaissance » sans autre action opérationnelle n'est-elle pas qu'un vœu pieu ? Comment l'imposer en dehors des secteurs contractualisés ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La TOL est inscrite dans la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. En conséquence, la TOL est reprise dans le SDRIF comme un objectif de construction de logement à l'échelle régionale et s'impose aux programmes locaux de l'habitat. Il revient à l'Etat de veiller à son respect dans le cadre de son contrôle de légalité.

Comme détaillés dans la question 2, des moyens de mise publics existent en nombre important pour encourager et accompagner les collectivités à atteindre leurs objectifs.

Face à la dégradation des conditions de vie de nombreux Franciliens, l'ensemble des politiques publiques s'appliquent à résoudre efficacement et durablement la crise du logement.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.11.3.4 L'offre locative sociale et intermédiaire et les offres d'habitat spécifiques

Questions de la commission d'enquête

Un pourcentage de 20% de logements intermédiaires (14 000 sur 70 000) paraît-il un chiffre crédible?

Quels seraient les moyens à mettre en place pour y parvenir?

Quelle répartition géographique?

De façon plus générale, comment obtenir que la programmation qualitative des logements soit adaptée dans les projets pour répondre au plus près aux besoins locaux notamment en termes de typologie?

Avis et commentaires techniques de la Région

La définition retenue pour le logement intermédiaire doit être précisée. En effet, il peut s'agir :

- de logements financés en PLS (loyer mensuel : 8€/m²),
- de logements financés en PLI (loyer mensuel : 12,13€/m²),
- de logements locatifs privés conventionnés (loyer mensuel : jusqu'à 17 €/m² dans certains dispositifs),
- ou de logements acquis dans le cadre d'un prêt d'accèsion sociale (PAS).

Compte-tenu de l'étendue de cette gamme, il se crée une inadéquation entre l'offre et la demande dans certains territoires où il est difficile de trouver des demandeurs de logements sociaux disposant de ressources suffisantes.

La Région a pris position en faveur du logement social en raison de l'urgence des besoins des plus modestes mais laisse la définition plus qualitative des modes de diversification de l'habitat, notamment en faveur de l'accèsion et du locatif intermédiaire, et de la typologie des logements à construire aux documents locaux de la politique de l'habitat (PLH).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête

Est-il possible à la Région de développer plus complètement sa position concernant les gens du voyage selon les observations exprimées ?

Quelles propositions fait elle pour différencier les besoins de cette population: aires d'accueil ou habitat?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le sujet des gens du voyage a précédemment été traité dans le thème n°3.2 » Géographie stratégique ».

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document

7.11.3.5 La gouvernance en matière de logement

Questions de la commission d'enquête :

Quelles réflexions ont été menées conduisant à proposer le concept d'Autorité Organisatrice du Logement ? En quoi serait-elle plus efficace que le système actuel ?

Sur le plan de la gouvernance, comment se situerait-elle au regard des compétences des instances territoriales (communes, communautés d'agglomérations ou de communes, département...) et de l'État ?

Sur le plan strictement juridique, voire constitutionnel, quels avis ont été recueillis? Quelles seraient les dispositions législatives à envisager?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les réflexions autour de l'autorité organisatrice du logement (AOL) ont été suscitées par le constat de la forte fragmentation de la décision politique en Ile-de-France en matière de logement et son impact en termes d'accroissement des inégalités entre territoires. Dans le cadre du fascicule « propositions pour la mise en œuvre » - qui constitue une annexe du projet de SDRIF et qui est destinée à être actualisée en fonction des évolutions du contexte – la Région a posé les termes d'un débat important en Ile-de-France.

Une étude complète sur le contexte francilien du logement et sur les positions défendues par des acteurs d'horizons divers a été réalisée par l'IAU-îdF à la demande du Conseil régional et présenté le 19 juin 2012 en séance de l'assemblée régionale. Il comporte un diagnostic des dysfonctionnements à l'œuvre en Ile-de-France dans le domaine du logement, une restitution des auditions menées auprès des acteurs de l'habitat sur la gouvernance du logement ainsi que des échanges qui ont eu lieu à l'occasion de la tenue de l'Atelier des partenaires organisé par le Conseil régional, la présentation des scénarios possibles pour une autorité organisatrice du logement, et un approfondissement des domaines et des moyens d'actions d'une telle autorité. Des éléments d'analyse juridique, apportés par un cabinet d'avocats, accompagnent les propositions qui figurent dans ce rapport.

Cette étude de juin 2012 est consultable sur le site de l'IAU-îdF à l'adresse suivante : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_932/Rapport_IAU_AOL_19_juin_2012.pdf

A ce jour, ce sujet fait l'objet de débats parlementaires dans le cadre du projet de loi Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles et le projet sera, dans la mesure du possible, ajusté en conséquence.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document, décrites dans le thème 10 relatif à la gouvernance.

Question de la commission d'enquête :

En dehors des CDT, quelles certitudes a-t-on et quels moyens de coercition sont envisagés pour que les objectifs soient remplis, sachant que ni le SDRIF ni les PLU ne sont des documents opérationnels?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les tendances à l'œuvre actuellement en Ile-de-France vont vers une amélioration de la situation en matière de construction de logements. En effet, si le champ de la coercition relève de compétences régaliennes (contrôle de légalité, arrêté de carence, droit de préemption urbain...), de nombreux outils (CDT, charte aménagement/transport, nouveaux quartiers urbaines (NQU)...) existent en Ile-de-France pour accompagner et encourager les collectivités dans leur effort de construction de logement.

Par ailleurs, le contexte de l'action publique en matière de logement a été précédemment rappelé dans la question 3 et se trouve précisément détaillé dans l'étude relative à la mise en œuvre d'une autorité organisatrice du logement en Ile-de-France cité dans le paragraphe ci-dessus.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Quels moyens réglementaires peut-on mettre en œuvre pour inciter à la production de logements plus grands (5/6 pièces voire plus) qui font extrêmement défaut notamment concernant le logement social ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La programmation précise des typologies de logement à construire ne relève pas d'une compétence régionale mais des collectivités compétentes en matière d'habitat au sein de leurs documents de programmation locaux (PLH, volet logement du PLUi). Par ailleurs, la Région Ile-de-France accompagne les collectivités locales dans leur effort de construction de logements adaptés aux besoins des populations (cf. questions 2 et 3).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.11.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

Les services de la Région ont pris le soin de répondre le mieux possible aux nombreuses questions posées par les observateurs et reprises par la commission d'enquête sur le thème du logement. Certaines dépassaient sans doute le cadre stricto sensu du Schéma Directeur ; une partie des questions a été traitée dans d'autres thèmes notamment le thème 3.1 relatif au « Cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030 ».

Les interrogations portaient principalement sur les moyens prévus par le projet de SDRIF pour atteindre les objectifs fixés.

On peut noter en effet que la volonté de réaliser 70 000 logements par an constitue un enjeu bien décliné dans le dossier, ceux-ci se décomposant de la manière suivante :

- 35 000 logements/an répartis en fonction du volant de logements que doit construire chaque territoire pour maintenir, en 2030, sa population de 2008 ;
- 25 000 logements/an pour répondre à l'accueil de populations nouvelles et offrir des opportunités dans l'évolution des parcours résidentiels ;
- 10 000 logements/an liés au projet du Grand Paris. Ces 10 000 logements se répartissent sur « les territoires sous influence du futur réseau de transport, dans les Contrats de développement territorial (CDT) ou bénéficiant d'un développement économique lié à la dynamique Grand Paris .

La Territorialisation de l'offre de logements (TOL), déclinant des objectifs de construction sur l'ensemble du territoire francilien à l'échelle de bassins d'habitat a été arrêtée le 13 décembre 2011 lors du Comité régional de l'habitat. La Région a assuré qu'il y avait cohérence entre le projet spatial du SDRIF et la TOL.

Mais la commission s'interroge sur l'incertitude d'atteindre l'objectif de construction de 70 000 logements/an en moyenne d'ici 2030.

Crédibilité de créer 70 000 logements par an jusqu'en 2030 ?

Le projet du SDRIF 2008, élaboré à partir de statistiques et d'évaluation de besoins, a été établi sur des bases de données de 2005. La demande de logements a alors été fixée à 60 000 logements à construire entre 2005 et 2030, soit 1 500 000 logements. Il reprenait les défaillances du SDRIF de 1994 où l'objectif de 53 000 logements par an à construire n'a pas été atteint. Pour le SDRIF 2013, les objectifs de SDRIF 2008 ont été repris avec une majoration de 10 000 logements par an pour arriver à 70 000 logements par an prescrits par la loi sur le Grand Paris. La décomposition des demandes prises en compte dans cet objectif de construction sont précisées dans le tableau suivant :

Objectifs : logements	SDRIF 2008	SDRIF 2013
Nouveaux ménages	35 000	38 000
Disparition de logements	14 000	17 000
Maintien d'un parc vacant	4 600	3 000
Rattrapage d'un déficit cumulé	6 400	12 000
Total	60 000	70 000

Les prévisions de 70 000 logements par an pour 2030 conduisent à construire 1 400 000 logements avec la base de départ en 2010 indiquée dans le dossier.

La construction moyenne sur la période 1986-2010 a été légèrement inférieure à 44 000 logements/an avec une pointe à 61 000 en 1989.

Si l'on s'en tient à ces chiffres, l'augmentation du rythme de construction devrait donc approcher les 60% en moyenne au cours des prochaines années, voire 70% pour les départements les plus déficitaires.

Aussi, cet objectif de construction de 70 000 logements annuels est très ambitieux, voire illusoire dans le contexte économique actuel. Des mesures très volontaristes devront être prises pour espérer atteindre cet objectif. Les orientations du gouvernement, notamment celles présentées lors du Conseil des Ministres du 2 mai 2013, vont dans ce sens.

Considérant donc que les objectifs de construction de 70 000 logements et de création de 28 000 emplois en moyenne par an jusqu'en 2030 seront très difficiles à atteindre, la commission préconise que soit instituée une cellule de veille et d'évaluation des différentes actions pour la mise en œuvre des objectifs par les collectivités, notamment en matière de densification.

Le recalage triennal retenu par la TOL permettra de faire régulièrement le point sur le logement.

La Région rappelle à plusieurs reprises, que le SDRIF est un document de planification à long terme qui fixe le but à atteindre, mais ne saurait se substituer aux mesures et moyens opérationnels que détiennent les collectivités territoriales ou l'Etat.

Certes, les Contrats de développement territorial sont des outils importants que les partenaires ne manqueront pas d'utiliser pour concrétiser les objectifs liés au projet du Grand Paris. Mais ils ne représentent que 10 000 logements/an, soit moins de 15% de la production attendue ; 85% sont donc à réaliser en dehors de la contractualisation des CDT, basés essentiellement sur le volontarisme des partenaires ou sur l'incitation.

Nombre de collectivités « jouent le jeu » et répondent parfaitement, voire plus, à la demande ; mais il reste toutes celles qui font preuve de beaucoup de réticence pour construire, notamment, les logements sociaux indispensables, par exemple, à la décohabitation de la population la plus jeune. Sans doute, certaines communes ont-elles de bonnes raisons d'invoquer les impossibilités foncières auxquelles elles sont confrontées ; mais pour beaucoup d'autres, il en va d'un manque de volonté flagrant de modifier, même à la marge, la structure communale de l'habitat.

D'une manière générale, la commission souhaite que des dispositifs plus incitatifs soient trouvés : en plus des ratios emplois/logements, les modifications de PLU pourraient être conditionnées à l'application du principe de compatibilité globale avec le SDRIF sur l'ensemble de la commune et non sur le seul point de la modification envisagée, de manière à donner toutes les chances pour relever le défi du logements en Ile-de-France.

La commission ne portera pas de jugement sur la création éventuelle d'une Autorité organisatrice du logement (AOL) en Ile-de-France, celle-ci relevant du pouvoir du législateur ; mais elle insiste sur l'absolue nécessité de mettre en place des structures qui viendraient renforcer les mécanismes de solidarité entre les territoires, notamment en faveur des publics spécifiques.

7.12 Thème 7 : Cadre de vie

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations du public identifiées par la commission comme relatives au « cadre de vie et au quotidien du Francilien de 2012 et de demain » que la Région place au cœur des préoccupations du projet de révision du SDRIF de 1994, pour établir le nouveau Schéma Directeur.

Sur les quelques 2 600 contributions, plus de 60% des observations recueillies concernent ce thème. Ce taux élevé de participation recouvre, de fait, des préoccupations très variées, car il fait appel à une perception et un vécu que les habitants peuvent avoir de leur lieu de vie ou de leur région, et du devenir qu'ils y projettent.

La transversalité de la thématique intègre aussi bien le ressenti de la population francilienne que l'économie, la sociologie et l'environnement, et il recoupe la quasi totalité des thèmes développés dans ce rapport, et tout particulièrement celui des « Transports et des déplacements » (n°5), de l'« Environnement » (n°8), de la « Densification » (n°3.3), du « Développement économique et social » (4) ou des « Espaces ouverts, agricoles ou naturels » (n°3.5 et 3.6). Aussi, les observations s'y référant ont-elles été volontairement réintégrées dans les thématiques spécifiques.

Le public réactif à ce thème du cadre de vie était varié : élus, associations ou collectifs, et particuliers. Toutefois, il convient de relever que ce thème est inégalement évoqué dans les différents départements (cf. examen des observations).

Afin d'éviter toutes redites, l'angle retenu pour le thème du cadre de vie est celui d'examiner les notions de patrimoine et de nouvelles solidarités territoriales que la Région souhaite promouvoir à travers ce Schéma Directeur.

Les avis ont été regroupés de la façon suivante : les nouvelles solidarités territoriales d'une part, et d'autre part les trois contextes patrimoniaux liés aux espaces urbanisés, aux espaces ouverts, et aux espaces de transition.

7.12.1 L'expression du public

Dans le projet de SDRIF, les objectifs croisent le souci de la vie des habitants avec celui de l'évolution physique du territoire régional, mais s'il est entendu qu'un Schéma Directeur doit améliorer la vie quotidienne des citoyens, les questions soulevées par le public sont complexes puisqu'elles associent fréquemment leur cadre de vie à l'environnement et à une reconnaissance de leurs efforts pour le préserver et le valoriser, comme un patrimoine et une mémoire à transmettre aux générations futures, une identité ancrée sur le territoire.

Ainsi, pour la plupart des territoires, hors la capitale, le choix de créer une mégalopole qui induit de densifier intensément, et d'y adjoindre une série d'infrastructures onéreuses, apparaît sans intérêt pour beaucoup de Franciliens. Bien au contraire, selon eux, elles fracturent de nouveau, sans claire justification démographique, ni réelle vision prospective, un équilibre chèrement conquis depuis l'apparition des premiers Schémas Directeurs, entre les divers types d'urbanisation et les services dédiés pour les accompagner, au risque de transformer, de façon irréversible leurs cadres de vie quotidiens et ses représentations. En

un mot, de mettre en déshérence un territoire structuré, organisé et lisible pour tous, et d'en désespérer ses habitants, quels que soient leurs modes de vie.

7.12.1.1 Solidarité territoriale

Certaines observations contestent la densification projetée et mettent l'accent sur des alternatives, liées au développement des nouvelles technologies de communication (NTIC), et ouvertes sur de nouvelles perspectives d'aménagement du territoire.

RE 234 M. Ollivry :

« Un Schéma Directeur doit améliorer la vie quotidienne des citoyens. La densification est une réponse insatisfaisante ; elle n'est pas non plus nécessaire. Nous sommes déjà une des villes les plus denses d'Europe sinon la plus dense. Développons d'autres solutions qui offriront plus de qualité de vie aux gens et coûteront moins cher. Par exemple les salariés sont fatigués de se déplacer mais n'aspirent qu'à vivre avec un cadre de verdure : développons le télétravail. Pour rassurer les employeurs faisons en sorte que ce télétravail se passe principalement en télécentre. La Région a démarré un programme dans ce sens via La Fonderie » .

CE 169 Collectif des habitants de Montgeron (91) :

« Développer des expérimentations de télétravail et de bureaux partagés avec l'appui de la région pour réduire les déplacements et le bétonnage de la commune. Plutôt que de massacrer nos banlieues et notre cadre de vie, pourquoi ne développe-t-on aucun projet même à titre expérimental sur notre commune ? ».

D'autres personnes s'interrogent sur la prise en compte des études démographiques, justifiant le projet de SDRIF, notamment celui de la création d'une mégalopole, sans tenir compte de l'ensemble du bassin parisien et des régions limitrophes.

RE 1308 Mme Noel (78) :

« Lors des réunions sur le Grand Paris, les études démographiques montraient que l'essor démographique n'était pas au rendez-vous pour notre région mais plutôt pour les grandes villes de notre pays. On peut donc très sérieusement s'interroger sur l'utilité de créer une mégalopole à visée internationale qui dégradera la qualité de vie des banlieues, leurs spécificités parfois encore proche de villes ou villages provinciaux, sous seul prétexte de densifier pour correspondre à l'image d'une ville internationale et répondre à des volontés économiques ».

RE 1653 Association Non au pont d'Achères (78) :

« Le projet de SDRIF vise à insérer l'Ile-de-France dans l'Europe, à avoir une vision de Paris jusqu'à la mer, à rayonner dans le monde par le tourisme .../... Cette vision nous paraît limitée à des principes de consommation du territoire qui ne sont pas tournés vers les habitants mais cherche à survendre ce territoire au niveau européen et mondial. La région "capitale" Ile-de-France est déjà en décalage au niveau national et bénéficie d'un surdéveloppement qui a cannibalisé les autres régions françaises au détriment de son identité ».

RE 1444 Association IDFE :

« Ce que l'on est en droit d'attendre d'un SDRIF est une attitude de prospective .../... un vrai projet politique qui doit conduire à améliorer la qualité de vie des Franciliens et l'attractivité de l'Ile-de-France tout en contribuant à la richesse générale, notamment celle du Bassin parisien. Il serait souhaitable d'avoir une vision nationale de l'aménagement du territoire en réactivant la DATAR et en acceptant de ne pas concentrer la France en Ile-de-France. D'autres métropoles régionales doivent être développées telles Lille, Lyon,

Marseille, Strasbourg, Grenoble, Nice, Montpellier, Bordeaux, Nantes, Rouen-Le Havre et plus particulièrement celles du Bassin parisien ».

CE 268 Association Environnement 92 (92) :

« Il est paradoxal de constater que le projet proposé ne semble pas tenir compte de l'ensemble du bassin parisien. Avant de parler de métropole mondiale, il eut peut-être été utile de prendre en compte les relations interrégionales .../...enfin, le bassin parisien comporte des villes (autrefois appelées points d'appui) qui mériteraient de ne pas être ignorées » .

RE 923 M. Veninger (75) :

« Le SDRIF ne prend pas en compte les données évidentes de la carte européenne qui dirigera notre avenir. La comparaison avec l'Allemagne et l'Italie ou les Pays-Bas, montre que ces pays offrent une qualité de vie supérieure au citoyen du seul fait que les villes principales ne sont pas des mégalo-poles, mais un réseau serré de villes moyennes.../... la compétitivité de la région capitale ne pourra se développer que si sa démographie est limitée.../... la densification promise ne fera qu'aggraver les inconvénients du centralisme de la capitale. La solution c'est le développement d'Amiens, Reims, Orléans, Rouen, etc. en synergie avec l'Ile-de-France. Déployez une cadre de l'Europe et comparez le mode de vie des communautaires et les indices de développement humain » .

RE 1207 M. Driancourt (78) :

« Il semble que l'on se contente d'extrapoler les flux de population du passé et de gérer la croissance urbaine sans effort de prospective, sans prendre en compte les synergies possibles avec les régions voisines et sans ambition européenne. .../...par ailleurs, il faudrait se battre pour construire un projet de développement basé sur Le Havre, la Seine et le Canal Seine Nord » .

CE 169 Collectif des habitants de Montgeron (91) :

« Pourquoi augmenter le nombre d'habitants en Ile-de-France alors que celle-ci représente déjà le cinquième de la population française ? Aujourd'hui l'espace urbain est déjà très dense, avec de moins en moins d'espaces verts et une saturation de toutes les infrastructures, des voies de communication et des transports en commun » .

RE 560 Association ASPEA (92) :

« partage l'avis de l'association Sud Environnement lorsque cette association dit « que depuis de nombreuses années, l'Ile-de-France affiche un solde migratoire déficitaire avec les autres régions françaises, nombre de familles de cadres avec enfants préférant quitter l'Ile-de-France pour les régions de l'ouest et du sud offrant une meilleure qualité de vie. Nous pensions plutôt et nous pensons toujours qu'une bonne politique d'aménagement du territoire national devait viser à développer nos principales métropoles régionales pour les aider à acquérir une stature de niveau européen. On se retrouve maintenant avec un projet de SDRIF en décalage avec l'avant-projet de loi de décentralisation qui prévoit plutôt des euro-métropoles comme Strasbourg, Lille, Paris, Lyon et Aix-Marseille-Provence. Sud Environnement demande que le projet de SDRIF soit revu pour corriger les excès découlant de l'intégration du Grand Paris dans le SDRIF de 2008, et se mettre au diapason d'une politique nationale décentralisée de développement équilibré du territoire ».

7.12.1.2 Espaces urbanisés

D'autres intervenants reconnaissent la nécessité de construire des logements, mais se demandent toutefois si cela doit conduire inéluctablement à une dégradation de leurs conditions de vie. Ils rappellent des exemples d'ensembles urbains denses préservant la

qualité de vie, et demandent d'inscrire des dispositifs de protection des valeurs patrimoniales des sites.

RE 1421 Association Monts 14 (75) :

« Le Grenelle II de l'environnement impose une concentration de la population dans les centres urbains. Toute commune a pourtant besoin d'une culture autour de son patrimoine, de ses racines.../... Il faut prendre en compte histoire, mémoire, patrimoine, paysage de banlieue. La solution passe par un zonage volontariste, avisé qui repère le cœur de ville et le bâti ancien ayant une valeur patrimoniale ».

RE 764 Mme Métinier (91) :

« Certes, construire des immeubles pour loger les gens est une nécessité, mais maintenir un cadre de vie agréable l'est tout autant. Combien de nos concitoyens aspirent-t-il au calme et à un peu de verdure après une journée de travail et des transports épuisants ? La région parisienne a-t-elle pour vocation de devenir une région invivable ? ».

RE 1647 Association Val-de-Seine Vert (78) :

«La ville dense que nous appelons de nos vœux doit prendre pour modèle les cités-jardins, comme celle construite par Henri Sellier à Suresnes en 1920. La cité, avec ses immeubles en briques de R+4 à R+5, produit une densité hors voirie de 2,4. C'est sensiblement plus que les grands ensembles de banlieue, soit par exemple 1,8 pour la cité des écrivains à Mantes-la-Jolie ».

RE Aubergenville (78) :

«La commune regrette que le SDRIF n'identifie pas les quartiers qui, en raison de leur qualité architecturale et patrimoniale, devraient voir leur densification à horizon 2030 limitée. Si la pénurie de logements en Ile-de-France doit conduire à un effort sans précédent pour arriver à la construction de 70 000 logements par an, cela ne doit pas être fait au mépris du cadre de vie des habitants et de la qualité architecturale régionale. Il conviendrait donc de créer une quatrième catégorie : des « espaces urbanisés à protéger » notamment, en ce qui concerne Aubergenville ». Elle rappelle que la cité résidentielle Elisabethville, implantée dans les années 20 et surnommée la Cité Jardin, est structurée par un parcellaire homogène présentant des villas anglo-normandes dans un écrin de verdure. Densifier ce quartier dans les proportions exigées par le SDRIF reviendrait à remettre en cause les efforts communaux pour la préservation du quartier. De plus, ce quartier accueille en son sein l'église Sainte Thérèse, œuvre de l'architecte Paul Tournon, inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques ainsi que le lotissement construit en 1953 par l'architecte Bernard Zehrfuss représentatif d'une certaine vision du développement périurbain des villes et qui incarne l'idéal de l'époque d'une cité dans la nature ».

RE 1078 M. Masselin (92) :

« Il a été décidé que le domaine de Saint Cloud est un domaine historique, classé. Il ne peut pas être dérogé à ces décisions antérieures. Ou sinon, demain ou après-demain, pourquoi ne pas faire de la place en détruisant Notre-Dame de Paris ou la tour Eiffel? On se doit respecter le patrimoine qui est un bien commun à toute l'humanité ».

CE 268 Association Environnement 92 :

« Si la densification peut être globalement acceptable en zone centrale, encore faut-il qu'elle soit convenablement étudiée du point de vue de l'urbanisme. Par exemple, ne pas faire disparaître ou enclaver des espaces urbains de qualité (environnementaux, historiques, architecturaux). Ces prescriptions devraient figurer dans le projet de SDRIF ».

Aujourd'hui certaines collectivités intègrent à leur projet des valeurs paysagères contemporaines, et beaucoup d'observations demandent de respecter les particularités du territoire, ainsi que les qualités patrimoniales de chacun des sites appelés à se densifier, et elles proposent notamment de le notifier dans les prescriptions du SDRIF.

RE 1308 Mme Noel (78) :

« L'étude faite par le SDRIF est généraliste et n'a pas pris en compte les spécificités locales de chaque département, chaque ville, mais le projet a été établi selon un principe systématique qui ne peut répondre qualitativement au respect des spécificités urbanistiques et campagnardes des banlieues. Un Schéma Directeur Régional se devrait pourtant être le garant du respect de ces diversités et biodiversités ! L'architecture, et l'urbanisme de demain devraient prendre en compte les «valeurs humaines» des lieux de vie et pour cela comprendre que les vecteurs économiques à échelle mondiale sont certes une donnée non négligeable mais ne peuvent en aucun cas imposer un dictat économique et politique à l'échelle d'une région ».

RE 1660 Mme Nicol (93) :

« La ville de Saint-Denis conserve l'ensemble du Bassin de la Maltournée en tant que zone protégée non constructible et « comme paysage dans un environnement urbain chaotique, mettant ainsi en valeur l'eau et la biodiversité, créant ainsi un véritable parc urbain ».

CE 320 Association Berges en dérive (78) :

« Sur l'île de la dérivation, ses habitants vivent loin des voitures depuis près d'un siècle. C'est un lieu à préserver, qui doit inspirer les choix d'urbanisation plutôt que de les subir. Oui, il est possible et utile d'éloigner l'automobile des villes et de nos habitations, comme l'ont déjà compris avec justesse nombre d'élus d'Europe. Quel est l'intérêt pour les Franciliens de financer ces projets gigantesques qui dénaturent notre cadre de vie ?.../... le SDRIF doit davantage s'appuyer sur les particularités du territoire et les valoriser. Il doit répondre aux besoins de ses habitants pour leur proposer un réel mieux-vivre ».

RE 1606 Association Défense du quartier de la Brunette à Samois-sur-Seine (77) :

« Samois ne dispose pas de gare, juste une halte au milieu de la forêt, inaccessible par la route, desservi par trois trains par semaine pour les marcheurs. Le village, enclavé, entre la forêt et la Seine, est construit autour d'un noyau moyenâgeux, et le projet de densification semble inadéquat ».

Le tissu pavillonnaire fait l'objet de débats contradictoires : certains avis le défendent au nom de du patrimoine ou pour ses fonctions sociales et environnementales, d'autres avis le présentent comme un potentiel de densification, et proposent d'inciter à sa mobilisation dans le cadre des orientations réglementaires, tandis que d'autres avis enfin estiment utile de maintenir un ratio entre quartier pavillonnaire et habitat collectif, afin de préserver leurs fondamentaux paysagers.

RE 91 M. Sauvegnargues (91) :

« La dimension sociale d'une densité de population n'est prise en compte à aucun endroit. Nous ne pouvons malheureusement pas vivre ensemble au delà d'une certaine limite. Cette limite est la respiration de la ville. Nous devons avoir une dimension humaine et vivable ».

RE 951 M. Plelgry :

« Je suis contre densifier l'habitat en région parisienne, il est essentiel d'avoir des villes à taille humaine, avec des parcs et jardins, des quartiers pavillonnaires, et cesser de faire déplacer en grand nombre la population de l'Île-de-France dans des allers et retours

quotidiens, longs et fatigants pour le travail dans des conditions inhumaines. Et si l'on changeait de point de vue ? ».

RE 690 M. Delanque (92) :

« Le SDRIF parle d'une région plus vivante et plus verte. Rien n'est dit au sujet des zones pavillonnaires, qui se caractérisent par de la végétation variée en cœur d'îlot et sur la rue. Je demande que l'espace vert entourant les pavillons soit reconnu en tant que tel, comme faisant partie de la qualité de vie, et soit donc à protéger pour ses fonctions environnementales et sociales, participant à la qualité du vivre ensemble ».

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« La densification des tissus bâtis existants doit porter sur les centres anciens, mais dans les territoires ruraux un potentiel important est également situé dans les espaces pavillonnaires et ceux voués aux activités. Le SDRIF pourrait citer ce potentiel et inciter à sa mobilisation dans le cadre des orientations réglementaires ».

CE 209 Mairie de Limeil-Brévannes (94) :

« Si la ville soutient l'effort de construction de logements et approuve l'objectif de 30% de logements sociaux, elle souhaite également préserver le cadre de vie et le caractère pavillonnaire d'une partie de sa commune ».

RE 560 Association ASPEA (92) :

souhaite « une planification urbaine au service d'une vision à long terme pour une densification mesurée et menée avec discernement, qui ne fasse pas table rase des derniers témoins de notre histoire. Les bâtiments ruraux et villageois, les pavillons anciens de charme, les derniers jardins anciens, loin d'être considérés comme de l'espace "perdu", sont perçus par un très grand nombre de citoyens d'Antony comme étant des éléments essentiels de l'attrait de la ville et de la qualité de vie. Les maisons centenaires situées autour de la gare du RER du centre ville et les immeubles anciens du « Pont d'Antony », sont l'image de leur ville, et ressentis comme un bien collectif qu'il s'agit de sauvegarder et de transmettre.../...Alors, plutôt que de tout uniformiser, nous pensons qu'il faut s'interroger sur ce qui fait la singularité d'une ville. A Antony, cette singularité réside précisément dans la préservation des derniers pavillons anciens de charme situés en plein cœur de la ville aux abords de la gare. Ils sont donc visibles chaque jour par des milliers de voyageurs mais aussi par tous les habitants du centre .../... nous demandons que des mesures concrètes pour la protection du patrimoine soit inscrites dans le projet du SDRIF, que soit inscrit l'article L 123-1-5-7° du Code de l'urbanisme dans lequel il est dit qu'il faut « identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ».

RE 1146 M. Morianez (92) :

« La diversité des végétaux, la qualité du patrimoine architectural, l'importance du taux de riverains propriétaires, la bienveillance des relations de voisinage, et « le sentiment d'appartenance à une communauté urbaine et l'esprit de quartier contribuent au caractère particulier des quartiers pavillonnaires et à la qualité de vie de leurs habitants ».

CE 206 Mairie de Livry-Gargan (93) :

« Livry-Gargan possède un territoire fortement urbanisé mais offrant néanmoins un cadre de vie attractif en raison de son caractère résidentiel et des ses fondamentaux paysagers, organisés autour de 80ha de parcs publics doublés d'un maillage diffus de jardins privatifs. La densification inéluctable de la moyenne couronne ne peut se concevoir qu'en conservant

le ratio superficie des zones pavillonnaires/ superficie d'habitat collectif et par le maintien de hauteurs modérées dans les zones collectives ».

Une partie du public relève que la question des équipements obligatoires semble être absente du SDRIF, ou rappelle le caractère d'intérêt général de la destination de certains sites.

RE 1526 M.Heluin (91) :

« La densification toujours accrue des zones urbaines dégrade la qualité de vie des Franciliens, et dans le contexte où l'Etat et les collectivités sont enclins à réduire leurs dépenses, les services sociaux en pâtissent. Construire des logements, accroître la population devrait être accompagné par une augmentation des services sociaux (PMI, écoles, hôpitaux...) ceci est-il prévu et possible ? ».

RE 1124 Mme Pacault (94) :

« Le projet d'urbanisation du « champ garni » est inquiétant pour plusieurs raisons, notamment par son manque d'équipements « Ce quartier est exclusivement pavillonnaire, retiré des services publics de la Queue en Brie et tous ces services sont rendus par la ville de Pontault- Combault, mais cette commune acceptera-t-elle cette nouvelle charge ? ».

CE 188 Mairie de Bois-Colombes (92) :

« Ce projet d'objectifs quantitatifs proposés par la Région risque de contribuer à la détérioration de la qualité de vie des habitants. Il n'est ainsi fait aucune référence aux mesures d'accompagnement nécessaires pour répondre à cette évolution démographique future. Comment accepter cette densification du territoire sans qu'il y ait eu en amont une réflexion sur le développement des équipements publics obligatoires et souhaitables pour accueillir ces nouvelles populations ? ».

RE 1670 Association ALEM du Mantois (78) :

« Le Mantois, si les projets d'urbanisation massifs se réalisaient, deviendrait encore plus une région d'ortoir engendrant l'absence de convivialité. Que dire de l'afflux de population prévu par le SDRIF et le démantèlement de l'hôpital public F.Quesnay de Mantes ? L'absence d'offre publique de soins est un véritable problème qu'aucun décideur ne veut jusqu'à présent appréhender ».

CE 250 Association AARUA (92) :

« Il y va de l'intérêt général que le document du SDRIF attribue la qualification du caractère d'utilité publique à tout ou partie des terrains de la Résidence Universitaire d'Antony, en faveur de la population estudiantine. Il s'agit de défendre l'environnement et la qualité de vie des étudiants ».

CE 008 APPVPA (78) :

« refuse le projet de transfert du PSG sur le site de la ferme du Poulth car il serait en contradiction avec le principe actuellement consensuel de faire une priorité de la diminution des emprises nouvelles sur les territoires agricoles, forestiers, naturels, capital patrimonial non renouvelable ».

Le patrimoine rural et vernaculaire, également présent dans la ville dense, fait l'objet de demande de protection.

CE 344 Association Montreuil Environnement 93 :

« Le projet agri-urbain (quartier des murs à pêches) est reconnu et désiré par la Région dans le texte, mais il n'est pas traduit dans ses cartes de destinations générales

associées .../...il nous semble essentiel, pour tous les acteurs potentiellement intéressés, que les documents soient harmonisés et clarifiés dans le sens d'une meilleure visibilité de ce territoire à haute valeur patrimoniale et d'essence agricole et du projet qui lui est associé ».

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« Le patrimoine est un élément fondamental de l'identité de la région Ile-de-France, mais finalement il est peu présent dans les Orientations réglementaires. Le patrimoine rural et vernaculaire est menacé de banalisation alors qu'il participe à la qualité des bourgs et villages et contribue au cadre de vie recherché par les Franciliens. Il serait important d'intégrer cette notion de protection et de préservation mais également d'inscrire le patrimoine dans le présent et de lui trouver un nouveau sens ou de nouveaux usages, tout en respectant sa dimension spécifique. Les grandes fermes sont un patrimoine bâti et paysager exceptionnel.../... elles sont menacées. Un objectif de protection du patrimoine agricole ancien peut-il être repris ? ».

RE Aubergenville (78) :

« Le Hameau de Vaux les Huguenots, est identifié comme un quartier à densifier, or il s'inscrit dans un site naturel et agricole avec un caractère rural qu'il convient de protéger. Il est d'ailleurs contradictoire que le SDRIF souhaite densifier ce site alors qu'il vise par ailleurs à limiter l'extension des bourgs, villages et hameaux pour préserver les espaces ouverts et limiter la consommation des terres agricoles ».

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« L'orientation sur le patrimoine culturel pourrait être complétée en intégrant le patrimoine archéologique ».

7.12.1.3 Espaces ouverts

De nombreuses contributions abordent la question des paysages franciliens, en s'inquiétant de sa banalisation, et demandent à la Région d'intégrer le respect de paysage dans les Orientations réglementaires, de rendre obligatoire l'identification des structures paysagères et la formalisation de programmes d'actions leur permettant d'être préservées et valorisées.

RE 1444 IDFE :

« Les paysages de l'Ile-de-France sont menacés de banalisation et d'artificialisation. Des prescriptions supplémentaires devraient être ajoutées à tous les niveaux des orientations réglementaires pour une meilleure prise en compte des paysages et du patrimoine bâti dans les documents d'urbanisme locaux ».

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« Le paysage est assez présent dans le fascicule Défis, projet spatial et objectifs, mais finalement peu décliné dans les Orientations réglementaires. Pourtant, les paysages de l'Ile-de-France sont menacés de banalisation et d'artificialisation, notamment par la pression urbaine. Or, le territoire francilien a une identité paysagère propre qui doit être protégée et valorisée. C'est pourquoi il serait judicieux d'intégrer la notion et le respect du paysage à tous les niveaux des Orientations réglementaires .../... le SDRIF pourrait s'appuyer sur les travaux expérimentaux conduits par le PNR, car l'identification des structures paysagères est obligatoire dans le cadre de révision de leur Charte, tout comme la qualification de leur sensibilité et la proposition de programme d'actions leur permettant d'être préservés et valorisés ».

CE 176 Agence des Espaces Verts (AEV) :

« Dans le fascicule Défis, Projet régional, Objectifs, le chapitre 1.3 traite de l'attractivité de l'Ile-de-France. Toutefois, au-delà des paramètres économiques, la description de l'attractivité de notre région pourrait être plus complète en exposant le rôle attractif de son cadre de vie et de ses paysages, grâce à ses vallées naturelles, ses forêts périurbaines ouvertes au public et ses plaines agricoles ».

Certaines personnes s'interrogent sur le devenir des paysages de la Vallée de la Seine, et estiment nécessaire d'élaborer un schéma de protection pour accompagner son évolution.

RE 1258 M. Guizerix (78) :

« Comment peut-on imaginer détruire un site que les peintres et les écrivains ont si délicatement rendu? Monnet, Zola, Pissaro, Maupassant ... ne se sont-ils pas inspirés de ces bords de Seine si riches en couleur et en rêveries ? On ne peut que regretter que ces sites ne soient pas classés ».

RE 1365 Mme Fischer (78) :

« Le bouclage de L'A104 défigure les paysages encore préservés des boucles de la Seine, des hauteurs de l'Hautil ou de la forêt. Les terres agricoles et la partie nord de la forêt de Saint-Germain, tout comme les berges de la Seine et de l'Oise au Confluent, sont autant d'espaces naturels intacts, de lieux hors du temps, toujours baignés de la lumière frissonnante des tableaux des impressionnistes qui venaient s'y ressourcer ».

RE 814 M. Devos (78) :

«Le projet de port multimodal d'Achères est titanesque et totalement disproportionné .../... Comment est-il possible d'envisager de défigurer un des rares paysages encore préservé de la vallée de la Seine à proximité de Paris? ».

CE 268 Association Environnement 92 :

« La boucle de la Seine crée une limite naturelle qui permet de s'interroger sur la qualité des paysages actuels et leur devenir. Aucune mention particulière des paysages naturels et urbains de cet espace que l'histoire a protégés et qui ont pu résister jusqu'à présent sans être totalement bouleversés. Il en est de même pour les lieux et bâtiments historiques voire contemporains classés ou non. Et enfin, la Seine et son lit ne sont absolument pas protégés, des tours sont prévues y plonger profondément. Ses rives, dont une partie a déjà été très dégradée, seront bétonnées pour élargir les voiries !! La Seine, ses rives et son lit justifieraient à eux seuls un schéma de protection ».

D'autres observations visent les impacts paysagers induits par la réalisation des infrastructures, et plus généralement par l'ensemble des chantiers entrepris sur le territoire francilien.

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« Il serait intéressant de donner des orientations écologiques et paysagères plus précises aux divers projets de requalification d'infrastructures. Les futurs aménagements participeront ainsi à l'effort global sur la biodiversité et la qualité des paysages d'Ile-de-France ».

RE 1172 M. Gérard (92) :

« Je suis frappé par le faible intérêt accordé par le projet de SDRIF à la question des réseaux fixes urbains (VRD) Or ces réseaux se multiplient à l'heure actuelle pour des raisons diverses et il devient de plus en plus difficile de les loger dans l'espace public. Or l'espace public est un élément fondamental de la vie en ville. La présence des réseaux en perturbe continuellement et de plus en plus l'agrément et la qualité. Une réflexion serait urgente sur

cette question. Nos prédécesseurs l'avaient fait (Hausmann, Belgrand, Alphand..) Pourquoi cela semble-t-il impossible au 21ème siècle ? ».

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« Les terres de déblais des chantiers sont actuellement des déchets inertes .../... qui ont un fort impact sur les espaces naturels et les paysages avec des projets sous forme de buttes, collines et merlons paysagers .../...La région pourrait maîtriser ces flux et dépôts par des mesures d'interdiction .../... conditionner ses aides aux maîtres d'ouvrages publics .../... cibler des sites prioritaires de stockage ».

Quelques observations abordent la question de la nature en ville, et émettent des propositions allant de la sanctuarisation d'espaces protégés à des prescriptions pour encadrer l'élaboration de documents d'urbanisme des collectivités, d'une part, et d'autre part validant l'établissement de fronts urbains, ou envisageant la créations de zones de transition entre les espaces protégés et leur environnement, ou une intervention foncière.

RE 1444 IDFE :

« L'ensemble des bois, forêts et espaces verts classés doit être davantage protégés. Ils servent souvent de variables d'ajustement pour les grands projets dit « d'intérêt général ». Ainsi, on sacrifie l'immédiat à l'intérêt général supérieur, la qualité de vie du futur Francilien. En particulier, le SDRIF 2013 devrait indiquer que les bois de Boulogne, de Vincennes et toutes les forêts domaniales, régionales et privées, les parcs et jardins nationaux ou communaux sont protégés voire même sanctuarisés ».

RE 1291 Association AEMOVE :

« La densification doit être accompagnée de règles en terme de création d'espace public pour respecter la trame urbaine existante et prendre en compte la complémentarité ville<>nature, facteur d'attractivité pour les habitants des communes urbaines comme Épone ».

RE 1647 Association Val-de-Seine Vert (78) :

« L'objectif doit être de créer des quartiers aérés qui respectent la norme édictée par l'OMS de 12 m² d'espaces verts par habitant, à moins de 300 mètres du logement. Non pas préserver les pavillons à tout prix mais plutôt promouvoir une Trame verte et bleue au sein même des villes. C'est une alchimie subtile et nous avons besoin d'outils pour y parvenir. L'autorité organisatrice du logement à laquelle la région est associée nous semble pertinente, comme l'est le STIF pour les transports ».

CE 45 Association Sud Environnement (92) :

« L'agrément de la vie en milieu urbain dense est lié à la proximité des commerces, des services et des équipements de la vie courante. Mais il est aussi largement conditionné au maintien d'espaces verts et boisés et d'un réseau de liaisons douces .../... il est demandé que dans le chapitre 364 des orientations réglementaires, au niveau des prescriptions aux collectivités territoriales pour leur document d'urbanisme, figurent le maintien de l'intégralité des espaces boisés classés existants, l'obligation d'une compensation locale aux emprises des infrastructures sur les espaces boisés, la contribution des collectivités à la préservation des continuités écologiques entre les grands espaces boisés, et le maintien des cheminements existants de liaisons douces et leur maillage dans un contexte intercommunal ».

CE 268 Association Environnement 92 :

« Les espaces boisés situés à moins de 8km de la limite de Paris doivent être considérés comme ayant une valeur essentielle. Ils devraient être sanctuarisés car ils ne peuvent être remplacés pour les populations riveraines ».

7.12.1.4 Espaces intermédiaires

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« Les lisères des espaces boisés doivent être protégés au regard de leur richesse en matière de biodiversité et de leur intérêt paysager .../... il serait intéressant, dans le cadre des SCOT et des PLU, que l'établissement des Sites Urbains Constitués et des lisières forestières, soit réinterrogé lors de l'établissement de ces documents et de l'inscrire comme tel dans l'article du SDRIF .../... un guide des bonnes pratiques peut être un bon moyen de communication et d'information auprès des services de l'Etat, des élus et des techniciens, de l'intérêt écologique de ces lisères ainsi que de leur bonne gestion ».

RE 895 M. Chapard (78) :

« Il est incohérent de prévoir une urbanisation au sud du Rû sur des terres agricoles qui de ce fait disparaîtraient et de plus sur un couloir écologique, ce qui est une aberration. Par contre le front urbain de protection des coteaux est une bonne chose. Le secteur restera agricole.(Un front urbain est une limite d'urbanisation existante que les urbanisations futures ne peuvent franchir) ».

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

« Au regard de la nouvelle Charte du PNR, un front urbain pourrait être ajouté sur le plateau de Saclay, au niveau de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux : ceci marquerait les espaces et naturel sanctuarisés présentés par le plan d'aménagement de l'OIN Paris-Saclay et renforcerait la cohérence entre l'aménagement de la zone et le projet de SDRIF » .

CE 149 Association Respectons les Sables (78) :

« Le projet de SDRIF, en exigeant une densification dans les espaces agricoles du site classé de la Plaine, est en totale contradiction avec les grands principes (art. L 141-1 du Code de l'urbanisme, article 9 de la loi Grenelle). Aussi le SDRIF devrait plutôt inclure un volet sur la valorisation de la Plaine de Versailles, et la création de zones de transition entre les champs et la partie périphérique des communes avec une Charte Paysagère, préconisant une transition progressive, en particulier des hauteurs d'habitation, pour une identité durable ».

CE 240 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

«La question de l'accès au foncier urbain/foncier des BVH devrait être mieux mise en évidence dans le SDRIF, qui doit porter une ambition de renouvellement rural qui pourrait être le pendant du renouvellement urbain .../... dans le fascicule Orientations réglementaires, l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces dans toutes ses déclinaisons pourrait être conditionnée à une analyse fine du foncier disponible au sein des enveloppes urbaines. Cette analyse pourrait se faire à travers les documents d'urbanisme ».

7.12.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.12.2.1 Le projet de SDRIF

Les éléments suivants, extraits du projet de SDRIF ont été sélectionnés en fonction de leur rapport ou de leur intérêt pour la thématique du cadre de vie dans l'approche « Patrimoine et nouvelles solidarités territoriales ».

7.12.2.1.1 Fascicule 1 : « Vision régionale »

Ce document expose le projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires à travers un « récit » qui présente « un regard sensible sur l'Ile-de-France porté par ses habitants et les acteurs de l'aménagement » (page 10) dont il convient de souligner les éléments suivants :

- dans le 1er chapitre : l'importance du recueil de la parole et la perception des Franciliens : « entre visions personnelles et souci du projet collectif, les Franciliens tentent de s'approprier une région mosaïque et d'esquisser un avenir commun. C'est en essayant à la fois de répondre à leurs attentes individuelles et de proposer un projet pour tous que la puissance publique compose un projet collectif et partagé pour l'Ile-de-France » (page 12) ;
- dans le chapitre 2 : la place du patrimoine dans le Schéma : le portrait du territoire souligne que la région a su s'étendre en préservant son histoire et sa morphologie, que sa qualité résulte à la fois du rayonnement de sa capitale, de la richesse de ses paysages (vallée de la Seine, archipel d'espaces verts, plaines et plateaux agricoles, forêts), de son patrimoine remarquable (villes royales, bourgs, villages), et de la spécificité des cadres de vie urbains, périurbains ou ruraux(page 26) ;
- dans le chapitre 3 : le rôle de la fertilité des sols dans l'organisation spatiale de la région « le visage de l'Ile-de-France est principalement agricole tandis que l'urbanisation se développe », et celui de ses représentations « Par la carte, c'est désormais un projet qui est formalisé » (page 42) ;
- dans le chapitre 4 : l'inscription du quotidien des Franciliens au cœur de sa démarche, et l'apport du débat autour de la révision du SDRIF entre 2004 et 2008, notamment celui de « la mise en relation au niveau régional des espaces naturels » et du « dialogue entre les différentes politiques publiques sectorielles »(page 52).

7.12.2.1.2 Fascicule 2 : « Défis, projet spatial régional, objectifs »

Ce fascicule exprime les ambitions d'aménagement et de développement durables pour la région. Il comprend une introduction soulignant que « le Schéma place au cœur de ses préoccupations le cadre de vie et le quotidien du Francilien de 2012 et de demain », et que « la solidarité doit être la valeur première » du nouveau modèle de développement, et cinq chapitres, dont les trois premiers sont consacrés aux « grands défis pour une Ile-de-France solidaire », et notamment le chapitre 3 qui les décline « à l'échelle locale autour du Francilien et de son cadre de vie »(page 6).

L'introduction aux objectifs du Schéma Directeur reprend ces thèmes et indique, notamment que « la planification ne peut plus suivre une logique d'équipements et de structuration du territoire ; elle doit désormais répondre aussi aux besoins quotidiens des Franciliens. Le SDRIF se fixe ainsi deux objectifs transversaux : améliorer la vie quotidienne des Franciliens et améliorer le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France ».

Puis, le chapitre déroule les actions à mener, dont celle « d'améliorer l'espace urbain et son environnement naturel », qui pose que « Pour être acceptée pour les habitants, la densification doit être garante de l'amélioration de leur conditions de vie. S'il appartient aux élus locaux et à leurs architectes urbanistes de définir les termes de leurs projets urbains, le SDRIF fixe quelques principes génériques en vue de la généralisation d'un urbanisme durable » dont la géographie et la topographie, créatrices d'identité locale, le respect du relief et la valorisation des paysages, et adaptation du projet au potentiel du site et à

l'identité des lieux, en soulignant que « C'est particulièrement vrai pour les espaces d'interface ville-campagne »(page 113).

Il est demandé de favoriser la présence d'espaces ouverts urbains et d'espaces verts publics (y compris les jardins partagés). De même, « la Trame verte d'agglomération, initialement à vocation de loisirs, permet une dissémination de la nature dans la ville et joue un rôle écologique» (page 114).

Le cycle de l'eau est aussi à privilégier, à la fois dans « la réouverture avec renaturation des rivières enterrées et canalisées participe au cycle de l'eau plus naturel et à l'embellissement du cadre de vie », et dans le traitement des eaux usées, sans oublier son rôle dans la prévention des risques naturels, notamment d'inondation ou de création d'îlots de chaleur(p.116).

Dans un autre chapitre (n°1), il est indiqué d'une part que « la mixité des fonctions urbaines permet l'insertion de l'activité économique au coeur des espaces de vie » rompant ainsi avec la monofonctionnalité des quartiers d'affaires ou d'activités économiques, facteur de banalisation des paysages, et d'autre part que « la Bassin parisien doit jouer un rôle important en Europe et dans le monde en tant que mégarégion», supposant l'appui d'une vision d'une vision partagée entre l'Ile-de-France et les régions limitrophes », et enfin que « l'essor numérique est un appui pour valoriser l'intégralité du territoire », les réseaux à haut débit et les flux immatériels assurant ainsi de nouvelles solidarités, influentes sur le cadre de vie. (p.44-45)

En résumé, la commission d'enquête retient que le projet de SDRIF inscrit les défis suivants :

1) Concernant le cadre de vie et le patrimoine :

- la valorisation des patrimoines (naturels, architecturaux, urbains et paysagers) ;
- la reconnaissance du patrimoine ordinaire dans le paysage et l'identité des lieux ;
- la prise en compte du fleuve et des espaces en eau dans les séquences urbaines ;
- la mise en réseaux des espaces naturels ;
- la création de fronts urbains pour préserver les espaces ouverts ;

2) Concernant les nouvelles solidarités territoriales influentes sur le cadre de vie :

- le rééquilibrage spatial du développement ;
- l'impact des réseaux numériques sur les modes de vie et l'aménagement régional.

7.12.2.1.3 Fascicule 3 et 3 bis : "Orientations réglementaires et Carte de destination générale des différentes parties du territoire"

« Le SDRIF est un document au cœur d'un système de planification » (page 10).

- les orientations communes imposent notamment que « les formes urbaines nouvelles doivent permettre de préserver les caractéristiques paysagères et de valoriser les éléments d'urbanisation traditionnelle », « le développement et le maillage des espaces ouverts doivent contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, et à améliorer la qualité urbaine », « l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10m² », « les belvédères devront être préservés sous forme d'espaces accessibles, aménagés et leur vue protégée. Les coteaux non bâtis devront être préservés » (page 25) ;

- les espaces d'extension urbaines sont planifiés par des documents d'urbanisme : « L'urbanisation doit se faire en continuité de l'espace urbanisé existant, sous réserve de ne pas porter atteinte à une continuité écologique, un espace de respiration, une liaison agricole et forestière, une liaison verte, une lisière d'espace boisé ou un front urbain d'intérêt régional » (page 29) ;
- les orientations de préservation et de valorisation concernent d'une part les espaces de transition comme les fronts urbains (ligne de contact qui suit les lignes de rupture géographique, naturelle ou artificielle, ou en leur absence, le front sera créé sur les espaces à vocation urbaine), ou les continuités (qui confortent les fonctions des espaces ouverts), et d'autre part les espaces non urbanisés comme les espaces agricoles (pour lesquels les éléments, les espaces et les milieux d'intérêt écologique et paysager doivent être identifiés et préservés par les documents d'urbanisme locaux), les espaces boisés et les espaces naturels, les espaces verts et de loisirs (qui ne peuvent changer de vocation sans compensation, et pour lesquels des emprises foncières peuvent être réservées), et le fleuve (réseaux hydrographiques et milieux associés) (pages 37 à 47).

7.12.2.1.4 Fascicule 4 : “Évaluation environnementale”

Ce fascicule s'inscrit dans l'ensemble des textes régis par les principes de développement durable et du droit de l'environnement (pages 6-7). Certaines dispositions s'imposent au SDRIF, notamment le PGRI et les chartes des PNR, en compatibilité, et les SSC et le SRCAE en termes de prise en compte. (page 12). Il est également noté que « cette évaluation a contribué à mettre le cadre de vie et de l'environnement au cœur des réflexions, et constitue un outil pédagogique pour sensibiliser chacun aux défis du développement durable » (page 15).

Le résumé non technique explique qu'une quarantaine d'enjeux ont été dégagés au regard de l'état actuel, et regroupés en quatre domaines : le climat, les grands paysages et les espaces ouverts, les ressources naturelles et patrimoniales, et le cadre de vie (pollutions, carences, risques et préservation de patrimoine bâti et paysager). Ces enjeux sont accompagnés de cartes de synthèse, dont l'analyse montre d'une part que « une large majorité de secteurs sont situés dans des espaces moins sensibles que la moyenne régionale aux enjeux climatiques, aux grands paysages et aux espaces ouverts », et d'autre part que « les 2/3 des secteurs de développement sont situés dans des espaces de valeur patrimoniale au moins deux fois inférieure à la moyenne régionale » (pages 21-22). Il convient de lire en parallèle l'encart sur « les composantes des cartes de synthèse » (page 55).

Parmi les grands enjeux du projet spatial figurent celui « d'imaginer un nouvel urbanisme dans la Ceinture verte régionale » et celui de « faire du réseau fluvial l'élément fédérateur de l'aménagement régional, notamment par une plus grande ouverture de la ville sur le fleuve » (page 28).

Puis il est rappelé que « valoriser le patrimoine bâti dans une recomposition urbaine de qualité et préserver les grands paysages franciliens sont deux objectifs du SDRIF pour la préservation de l'environnement et du cadre de vie » (page 34).

Afin de mieux les préserver et les valoriser, le SDRIF prend en compte l'identité et la cohérence des paysages. « Il respecte en cela les objectifs de la Convention européenne du

paysage de 2006, ainsi que les grandes orientations des PNR », et il est conforme à ceux de « la loi de 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, et à la loi de 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages ». De plus, concernant le patrimoine bâti, le SDRIF s'appuie sur les diagnostics et les recherches du SRI, dont la connaissance doit porter sur les éléments les plus représentatifs du patrimoine régional (rural, industriel, cités-jardins, etc.) et sur la protection des formes urbaines et des ensembles constitués (conformément à la loi SRU) (page 42).

Le chapitre 4.2 est consacré aux paysages et aux espaces ouverts structurants :

- il présente « la géomorphologie, les unités paysagères et l'identité francilienne », en explicitant notamment la démarche appliquée (à partir des notions de motifs paysagers et d'entités paysagères) pour distinguer les structures paysagères, pour lesquels sont cités « une trame foncière, un paysage rural, des réseaux de voirie, une armature urbaine hiérarchisée, une relation entre la morphologie urbaine, l'espace ouvert et le socle naturel », et que « aujourd'hui, l'agglomération centrale se trouve face à l'immensité des plateaux du bassin parisien, sans obstacle naturel fort et sans contrainte à l'étalement urbain ». Il faut donc « inventer ces obstacles » avec des prescriptions réglementaires et des contraintes d'aménagement. Les éléments singuliers et remarquables sont signalés comme « une profusion de créations architecturales ou paysagères (châteaux, églises, jardins, etc.) et des ensembles bâtis ou urbains homogènes, témoins typiques de contextes variés et d'époque successives (grandes fermes, centres-bourgs, Paris classique et haussmannien, cités-jardins, etc) ». Une carte des grandes unités paysagères de l'Ile-de-France accompagne ces données (pages 73 à 75) ;
- il définit « l'appellation des espaces ouverts », les désigne comme « une composante majeure des paysages franciliens » et note que leur capacité à remplir les fonctions économiques, écologiques et sociales, dépend de leur qualité propre, mais que « Néanmoins, elle est tributaire de la qualité des connexions entre les espaces ouverts d'une part, et entre les espaces ouverts et les espaces urbanisés d'autre part ». Quatre grandes entités sont définies, respectivement le cœur de métropole, la Ceinture verte, l'espace rural, et les vallées fluviales et coulées vertes (pages 76-77) ;
- il rappelle « l'évolution du développement urbain et la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels », en affirmant que « l'espace, est au cœur des préoccupations des planifications successives qui ont cherché à maîtriser l'extension en tache d'huile de l'agglomération centrale ». Cet enjeu est toujours valable, et il a été « mis en exergue par les orientations du SSCENR (2002), la loi SRU(2000) et plus récemment affirmé dans les lois Grenelle ou la loi de modernisation de l'agriculture (2010) ». Un encart apporte des précisions sur « le cadre réglementaire et les outils de suivi de la consommation d'espaces naturels, agricoles et boisés », et une carte illustre les « pressions sur les espaces verts » (pages 77-78).

D'autres données relatives au cadre de vie et à ses patrimoines sont évoquées, avec une cartographie adaptée, dans la suite du fascicule, concernant notamment les espaces verts (page 155), et les « paysages et patrimoine porteurs d'identité régionale », pour lesquels sont listés les différents types de protection, prenant en compte « Patrimoine bâti et Patrimoine paysager et immatériel remarquable et peu reconnu », et analysés les divers enjeux, d'abord en terme d'aménagement (organisation concertée de l'espace et modèles)

et ensuite de structuration de l'espace (30% du territoire régional est couvert) (pages 156 à 165).

La conclusion de cet exposé est « Enfin pour préserver la singularité des unités paysagères et éviter l'uniformisation des paysages franciliens, les orientations réglementaires du SDRIF introduisent des dispositions assez fines pour prendre en compte les caractéristiques paysagères, la trame foncière, les belvédères, la valorisation des éléments d'urbanisation traditionnelle, le respect de l'échelle et la morphologie urbaine dans les bourgs et les villages » (page 165).

7.12.2.1.5 Fascicule 5 : "Propositions pour la mise en œuvre"

Ce fascicule précise les leviers d'actions dont dispose la puissance publique pour mettre en pratique les objectifs et les Orientations réglementaires du SDRIF à tous les niveaux territoriaux.

Il présente successivement un panorama des politiques publiques territoriales, les outils partenariaux d'application et le processus de suivi et d'évaluation, dont ont été extraits les constats et propositions suivants :

- les réseaux numériques sont des outils de développement, notamment en favorisant le télétravail, et « les technologies du numérique amènent à une transformation de l'économie et de la société, et participent ainsi à l'attractivité des territoires » (page 25) ;
- le réflexe patrimonial peut être suscité dans les projets d'aménagement, notamment à travers « un observatoire régional du patrimoine industriel », ou « diverses actions de valorisation (publications thématiques sur le patrimoine ordinaire), des livrets de recommandations (non prescriptives) en direction des élus, des expositions et des événements autour des rénovations, réaffectations ou requalifications exemplaires » (page 37) ;
- la base de la relation entre la Région et les collectivités pourrait être constituée par un équilibre entre prescription réglementaire et contractualisation (page 56) ;
- concernant le cadre partenarial : la Conférence des Présidents de région du Bassin parisien (C8) permet de « produire une vision partagée d'un espace de vie de 25 millions d'habitants », et « la mise en œuvre des projets nécessiterait une réflexion interrégionale ouverte aux partenaires publics et privés pour affirmer le Bassin parisien comme un espace de dialogue et de projets » (page 57) et « chacun s'accorde à reconnaître que la statu quo institutionnel est devenu impossible, sous peine de pérenniser une région à deux vitesses » (page 59) ;
- concernant le dialogue partenarial : un Agenda 21 institutionnel et un référentiel « aménagement construction durable » ont été mis en place par la région dans la continuité de la concertation et du travail engagé entre 2004 et 2008 sur le SDRIF (page 67) ;
- concernant l'expérimentation : « la mise en place de prototypes ou d'expériences urbaines grandeur nature sur des échantillons et des territoires tests, avec une participation citoyenne, pourrait constituer un levier dans la diffusion d'idées, notamment sur des questions comme la densification du pavillonnaire », « des laboratoires d'expérimentation urbaine pourraient associer différents partenaires, dont l'AIGP », et « les ateliers de création urbaine constituent un vecteur d'appropriation » (page 69) ;

- concernant l'offre d'ingénierie : face au foisonnement de structures (IAU, APUR, STIF, SGP, EPFIF, AEV, ARD, etc), « une réflexion pourrait être engagée afin de clarifier et de distinguer le rôle des organismes », et il serait également « important de promouvoir le concept d'agence d'urbanisme et de développement appliqué aux grands territoires franciliens » (page 70) ;
- concernant la cohérence entre les grands Schémas sectoriels : la région soutient notamment les agendas 21 locaux, la création des agences d'urbanisme, la mise en place d'outils de suivi des dynamiques territoriales (SIG), la création des structures de portage (EPA, GIP, etc.) (page 73) ;
- concernant le dispositif d'évaluation : la région souhaite valoriser les travaux des observatoires, dont celui du patrimoine industriel, restituer la démarche de suivi à l'aide d'un référentiel territorial (outil numérique), développer des carnets pratiques, et numériser la carte générale de destination des territoires pour en faciliter l'analyse (carte interactive) (pages 83-84).

7.12.2.2 Les avis des PPA

Le Conseil de Paris

L'objectif de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics par habitant dans les secteurs déficitaires en espaces verts peut s'avérer difficilement applicable, et non pertinent dans des tissus constitués de la zone dense. Dans les secteurs denses, cet objectif de surface minimum pourrait être remplacé par un objectif « de proximité » visant par exemple à ce qu'aucun secteur d'habitation ne soit à plus de 300 m d'un espace vert ouvert au public de 500 m² minimum, qu'il soit de pleine terre ou en terrasse. Paris propose que, dans la zone dense, le SDRIF calcule les déficits en espaces verts publics en prenant en compte tous les espaces ouverts au public d'une surface supérieure à 1 000 m.

Le Conseil général des Yvelines

Il faut supprimer l'incohérence entre les périmètres de protection environnementale et la localisation des pastilles, notamment sur la Plaine de Montesson et la Plaine de Versailles.

Le Conseil général de l'Essonne

Le SDRIF devra permettre de préserver, valoriser voire réhabiliter les paysages Franciliens, participant à la fois à la qualité du cadre de vie et à l'attractivité touristique. Le Conseil général a engagé la réalisation d'un guide des paysages, incitant et accompagnant un développement harmonieux, respectueux et durable du territoire.

Le Conseil général fait des propositions en matière de valorisation des patrimoines.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine

La règle de maintien des formes urbaines pour des raisons de paysage supprime toute densification des tissus pavillonnaires ; or ces zones représentent le tiers de la Petite Couronne et le quart des Hauts-de-Seine.

L'objectif de 10 m² d'espaces verts de proximité /habitant est difficilement atteignable conjointement avec les objectifs de densification des capacités d'accueil. Cette règle ne tient pas compte des espaces verts privés existants contrairement aux dispositions en vigueur.

Le projet de SDRIF porte une atteinte grave à la diversité des paysages urbains et naturels du département.

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis retient les deux objectifs suivants :

- renforcer les objectifs qualitatifs : paysage, insertion urbaine et sociale des espaces verts ;
- porter le ratio d'espace vert de 10 à 12 m² par habitant.

La Chambre régionale d'agriculture

alerte sur le risque d'effacement de nombreux terrains agricoles ou naturels (par la multiplication des collines artificielles) et de banalisation des paysages franciliens, résumé sous l'expression « le problème de gestion des merlons ».

7.12.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

Préambule de la commission

Ce thème a pour objectif l'analyse des observations du public identifiées par la commission comme relatives au « cadre de vie et au quotidien du Francilien de 2012 et de demain » que la Région place au cœur des préoccupations du projet de révision du SDRIF de 1994, pour établir le Schéma Directeur Ile-de-France 2030.

Sur les quelques 2 600 contributions, plus de 60% des observations recueillies concernent ce thème. Ce taux élevé de participation recouvre, de fait, des préoccupations très variées, car il fait appel à une perception et un vécu que les habitants peuvent avoir de leur lieu de vie ou de leur région, et du devenir qu'ils y projettent.

La transversalité de la thématique intègre aussi bien le ressenti de la population francilienne que l'économie, la sociologie et l'environnement, et il recoupe la quasi-totalité des thèmes développés dans ce rapport, et tout particulièrement celui des transports (n°5), de l'environnement (n°8), de la densification (n°3.3), du développement économique (4) ou des espaces ouverts (n°3.5 et 3.6). Aussi, les observations s'y référant ont-elles été volontairement réintégrées dans les thématiques spécifiques.

Le public réactif à ce thème du cadre de vie était varié : élus, associations ou collectifs, et particuliers. Toutefois, il convient de relever que ce thème est inégalement évoqué dans les différents départements (cf. statistiques).

Afin d'éviter toutes redites, l'angle retenu pour le thème du cadre de vie est celui d'examiner les notions de patrimoine et de nouvelles solidarités territoriales que la Région souhaite promouvoir à travers ce Schéma Directeur.

Les avis ont été regroupés de la façon suivante : les nouvelles solidarités territoriales d'une part, et d'autre part les trois contextes patrimoniaux liés aux espaces urbanisés, aux espaces ouverts, et aux espaces de transition.

Avis et commentaires techniques de la Région

Les questions posées ci-après interrogent le rapport de compatibilité et la subsidiarité que promeut le Schéma, ainsi que la portée des différents fascicules qui composent le SDRIF, les uns par rapport aux autres.

Le SDRIF est un document de planification spatiale de long terme qui intervient dans une région déjà fortement urbanisée et dense. Il propose une vision de l'Ile-de-France à l'horizon 2030 qui servira de référence pour juger de la pertinence de l'action publique en matière d'aménagement en Ile-de-France. S'il doit avant tout se traduire dans l'utilisation du sol encadrée par le volet normatif qui s'impose directement aux documents d'urbanisme locaux (Cf. fascicule « Orientations réglementaires »), la réalisation du projet régional d'aménagement qu'il propose dépend de nombreuses politiques sectorielles. C'est pourquoi, la robustesse du projet dans le temps face aux dérives constatées de l'application du SDRIF de 1994 lors du bilan partagée Etat – Région, tient en grande part aux modalités de son élaboration largement partagée, garante de l'acceptabilité et de l'appropriation du projet. La Région a fait le pari d'un changement de paradigme, pour une planification qui offre aux acteurs de l'aménagement les possibilités d'agir sans préciser ce qui doit être fait à l'échelle du projet, tout en encadrant strictement ces développements urbains par des orientations réglementaires et une carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT), afin d'organiser le « vivre ensemble » dans le temps long.

A la veille d'un acte III de la décentralisation et après le transfert de la compétence de révision du Schéma Directeur à la Région Ile-de-France, le projet est désormais porteur d'une subsidiarité assumée et partagée, qui se traduit notamment par des orientations réglementaires et un mode de représentation sur la carte réglementaire permettant des interprétations locales et laissant le champ aux accords locaux. En effet, le projet se situe dans un rapport de compatibilité avec les documents d'urbanisme locaux, laissant aux collectivités territoriales toute la latitude nécessaire à la définition de leur projet. Ainsi du point de vue de la réalisation des projets, le SDRIF distingue clairement ce qui relève du niveau régional de ce qui relève du niveau local et ne peut plus être considéré comme un bouclier (protecteur ou dissuasif selon les points de vue).

Les ambitions d'aménagement et de développement durables sont exprimées dans le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs ». Elles trouvent leur traduction dans des dispositions normatives qui s'imposent aux SCoT et en leur absence aux PLU et aux documents en tenant lieu, regroupées dans un fascicule *ad hoc* (Cf. « Orientations réglementaires »). Les politiques partenariales et contractuelles, les processus, les études, les expérimentations, l'ingénierie, le suivi, l'évaluation, l'ensemble des outils nécessaires à la réalisation des projets font l'objet d'un fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » dont le statut d'annexe au SDRIF permettra l'adaptation dans le temps.

Le SDRIF n'a donc vocation à se substituer ni aux dispositions réglementaires de rang national fixées par la loi dans des champs sectoriels d'un côté, ni aux choix d'aménagement qui relèvent de l'échelon communal et intercommunal de l'autre.

Questions de la commission d'enquête concernant la solidarité territoriale

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- favoriser le développement des NTIC et développer des expérimentations de télétravail et de bureaux partagés avec l'appui de la région ;

Avis et commentaires techniques de la Région

Le développement des NTIC et des expérimentations de télétravail ne relèvent pas des orientations réglementaires du SDRIF. En revanche, le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » du projet de SDRIF mentionne la nécessité de prévoir des centres de télétravail (p.130) notamment dans les centres urbains denses ou en cœur de bassins de vie afin de réduire les mobilités domicile-travail. Si le développement des NTIC et des nouvelles modalités de travail trouvent leur place dans la stratégie régionale, il n'est pas possible de fixer des orientations réglementant la localisation des espaces dédiés et l'affectation des bâtiments. La Région Ile-de-France est pleinement impliquée dans le déploiement de la fibre optique sur l'ensemble du territoire régional - conformément à l'objectif figurant dans le SDRIF- pour lequel elle a mis en place un Plan fibre doté de 150 millions d'euros. (cf. fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » p.25). En coprésidence, aux côtés de l'Etat, elle a élaboré la SCORAN (Stratégie de cohérence régionale d'aménagement numérique) de l'Ile-de-France. Elle copréside également la Commission consultative régionale pour l'aménagement numérique du

territoire (CCRANT) pour le suivi du déploiement par les opérateurs privés et les initiatives publiques. Pour la deuxième année consécutive elle a inscrit dans ses politiques un appel à projet pour aider au financement de « tiers lieux » : centres de télétravail et de coworking. Un organisme associé, la Fonderie a pour mission spécifique de mener les actions en faveur de l'économie numérique en Ile-de-France. Ces éléments ont été traités en réponse au thème 4 – développement économique et social.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- prendre en compte les relations interrégionales dans une vision nationale de l'aménagement du territoire, en acceptant de ne pas concentrer la France en Ile-de-France.

Avis et commentaires techniques de la Région

Le développement des relations interrégionales dans une vision nationale de l'aménagement du territoire ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF, mais des politiques nationales de l'Etat. En revanche, la prise en compte des relations interrégionales est affirmée très tôt dans le SDRIF, dès l'introduction, et est évoquée à plusieurs reprises comme un élément majeur ayant guidé les choix régionaux, notamment en affirmant l'objectif de stabiliser le poids démographique et économique de l'Ile-de-France en France. En choisissant de maintenir le poids démographique de l'Ile-de-France en France (environ 19% de la population), le SDRIF s'inscrit dans une démarche d'équilibre et de cohérence à une échelle nationale et Bassin parisien afin de ne pas accroître les déséquilibres territoriaux. Outre le respect des grands équilibres (démographiques et économiques notamment), un certain nombre d'enjeux interrégionaux sont identifiés nécessitant une coordination des actions dépassant les limites régionales. Le SDRIF est un schéma francilien, dont la portée juridique ne vaut que dans les limites administratives de la région Ile-de-France. La Région reste cependant attentive aux effets de la métropolisation qui se font sentir au-delà des limites régionales et plus particulièrement sur les « espaces de contact », plus communément dénommés « franges ». L'accélération des mobilités et des échanges, les transformations majeures de l'activité économique en termes d'échelles et de contenu nécessitent de considérer la métropole à des échelles plus larges. Des éléments complémentaires ont été apportés en réponse au thème 3-1 relatif au cadrage de la population et des emplois, à l'instar des travaux initiés par la Région Ile-de-France dans le cadre de la conférence du Bassin parisien et des travaux de l'Axe Seine.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête concernant les espaces urbanisés

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- créer une quatrième catégorie des « espaces urbanisés à protéger », afin de ne pas faire disparaître ou enclaver des espaces urbains de qualité (environnementaux, historiques, architecturaux) ;

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF prend appui sur les atouts patrimoniaux, architecturaux et environnementaux, identifiés comme des éléments concourant à la qualité du cadre de vie des Franciliens et à l'attractivité régionale (Cf. p.113 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »).

Les orientations protègent les entités agricoles, naturelles et forestières, ainsi que les espaces verts et de loisirs parmi lesquels des parcs de châteaux par exemple. Elles insistent sur l'intégration des nouvelles formes urbaines, la valorisation des éléments d'urbanisation traditionnelle, etc. La création

d'une catégorie « espaces urbanisés à protéger » impliqueraient d'identifier des espaces dont la précision ne relève pas de l'échelle du projet de SDRIF. Certains sont d'ailleurs protégés au titre de législations particulières, qui relèvent notamment de la compétence de l'Etat, que le projet de SDRIF ne remet évidemment pas en cause. Par ailleurs, un observatoire régional du patrimoine industriel pourra être créé, tel que précisé dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » (p.37).

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- inciter à l'étude préalable pour la densification, en s'appuyant sur les particularités locales de chaque département pour répondre qualitativement au respect des spécificités urbanistiques et campagnardes des banlieues, notamment en reconnaissance de leur tissu pavillonnaire ;

Avis et commentaires techniques de la Région

L'incitation à des études préalables pour la densification ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF. Il revient aux décideurs locaux de prévoir des études à réaliser afin de répondre aux mieux aux attentes des populations. Des éléments complémentaires sur la densification et les orientations réglementaires ont été apportés en réponse aux thèmes 3.3 et 10. Par ailleurs, un guide pratique sur les problématiques de densification a été publié par l'IAU et fera l'objet d'une réédition.

Il est à noter que le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 juin 2013, prévoit à l'article 65 que :

le SCOT contient une analyse du potentiel de densification effectuée dans le respect de la qualité et des paysages et du patrimoine architectural ;

le PLU analyse la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis en tenant compte des formes urbaines et architecturales, et expose la stratégie foncière poursuivie.

Ces dispositions, si elles sont retenues, participeraient à la mise œuvre des orientations du projet de SDRIF.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- accompagner les projets de densification par une référence à la programmation d'équipements obligatoires et nécessaires à la qualité de vie ;

Avis et commentaires techniques de la Région

La référence à une programmation d'équipements obligatoires et nécessaires à la qualité de vie ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF. Il revient aux collectivités locales d'analyser les besoins et de les traduire dans leurs documents d'urbanisme locaux.

En revanche, le projet de SDRIF lie expressément densification et qualité de vie en intégrant des objectifs forts répondant aux enjeux de l'échelle de la proximité. Ainsi, la partie 3 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » (Améliorer la vie quotidienne des Franciliens) reprend en lien avec la construction de 70 000 logements par an l'objectif de garantir l'accès à des équipements et des services de qualité et l'objectif d'améliorer l'espace urbain et son environnement naturel. En outre, ces problématiques s'analysant plus largement au niveau de polarités urbaines, le projet de SDRIF vise également à renforcer les polarités de différents niveaux pour organiser le développement local en lien avec les équipements et la desserte notamment.

Par ailleurs, un certain nombre de propositions sont faites dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » (p.33 à 37) pour renforcer la mixité des quartiers par les équipements et les services. De plus, la critérisation des aides régionales et le soutien aux maires bâtisseurs visent à aider les territoires respectant les objectifs du SDRIF, en matière de construction, de densification et de développement de l'offre sociale, à faire face au financement des équipements induits par un apport de population. Des éléments complémentaires ont été apportés en réponse au thème 6 relatif au logement.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- intégrer la notion de protection et de préservation du patrimoine agraire ancien, notamment en inscrivant le patrimoine dans le présent afin de lui trouver un nouveau sens ou de nouveaux usages, tout en respectant sa dimension spécifique ;

Avis et commentaires techniques de la Région

La protection et de préservation du patrimoine agraire ancien ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF. Il revient aux collectivités locales d'analyser les besoins et de les traduire dans leurs documents d'urbanisme locaux. Néanmoins, la Région par ses dispositifs soutient activement la valorisation du patrimoine (archéologique, architectural, urbain, industriel...).

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête concernant les espaces ouverts

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- intégrer le patrimoine archéologique dans l'orientation sur le patrimoine culturel ;

Avis et commentaires techniques de la Région

La protection et de préservation du patrimoine archéologique ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF. **En revanche, la prise en compte de ce patrimoine, qui concourt à la richesse culturelle régionale, fait l'objet d'une réglementation spécifique qui s'impose en tout état de cause.** En outre, la Région par ses dispositifs soutient activement la valorisation du patrimoine (archéologique, architectural, urbain, industriel...).

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- intégrer des prescriptions supplémentaires pour une meilleure prise en compte des paysages et du patrimoine bâti dans les documents d'urbanisme locaux, en s'appuyant, notamment sur les travaux expérimentaux conduits par les PNR ;

Avis et commentaires techniques de la Région

La prise en compte des paysages et du patrimoine bâti dans les documents d'urbanisme locaux, en s'appuyant, notamment sur les travaux expérimentaux conduits par les PNR ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF, mais de préconisations pour sa mise en œuvre. En revanche, et c'est une innovation, le SDRIF fixe des objectifs en matière de préservation des grands paysages franciliens et présente les unités paysagères stratégiques (p.156 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »). Les orientations insistent sur l'intégration des nouvelles formes urbaines et la valorisation des éléments d'urbanisation traditionnelle en vue de préserver le patrimoine bâti. Elles protègent les espaces agricoles, boisés et naturels, et les espaces en eau qui contribuent à l'identité paysagère de l'Île-de-France. Ces divers éléments sont traduits dans la CDGT au travers des orientations qui permettent ou non l'urbanisation et/ou la densification future.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- mettre en place un Schéma de protection des paysages de la vallée de la Seine (fleuve, rives et lit) ;

Avis et commentaires techniques de la Région

La mise en place un Schéma de protection des paysages de la vallée de la Seine ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF. En revanche, le projet de SDRIF accorde une place toute particulière au fleuve et aux espaces qui lui sont liés à divers titres (Bassin parisien, unité paysagère stratégique, axe de transport, ressource en eau, trame bleue, zone de loisirs et de tourisme vert, risques...) affirmant la multifonctionnalité des territoires du fleuve. Les propositions pour la mise en œuvre (p.47) évoquent le Plan Seine, document global d'aménagement de la Seine et de ses affluents, objet d'un très large partenariat, dont la révision doit être ouverte courant 2013. Ce document est un des trois axes de travail du comité directeur de l'Axe Seine.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- donner des orientations écologiques et paysagères aux divers projets de requalification d'infrastructures, et notamment ceux liés à la question des réseaux fixes urbains ou au problème de gestion des merlons ;

Avis et commentaires techniques de la Région

Les orientations écologiques et paysagères aux divers projets de requalification d'infrastructures, et notamment ceux liés à la question des réseaux fixes urbains ou au problème de gestion des merlons ne relèvent pas des orientations réglementaires du SDRIF dont ce n'est pas la compétence.

En revanche, les orientations réglementaires du SDRIF précisent que les équipements liés aux services urbains et infrastructures doivent éviter de fragmenter les espaces agricoles, boisés et naturels ne doivent pas remettre en cause leur pérennité et rétablir les continuités. Elles prévoient notamment que ces implantations doivent être économes en espace et veiller à une bonne intégration environnementale et paysagère. Les dispositions plus précises sur la requalification ou le traitement des merlons relèvent des règles applicables à l'autorisation de chaque projet (étude d'impact, insertion paysagère...).

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires

des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- sanctuariser les bois de Boulogne, de Vincennes et toutes les forêts domaniales, régionales et privées, les parcs et jardins nationaux ou communaux ;

- inscrire, au niveau des prescriptions aux collectivités territoriales pour leur document d'urbanisme, le maintien de l'intégralité des espaces boisés classés existants, l'obligation d'une compensation locale aux emprises des infrastructures sur les espaces boisés, la contribution des collectivités à la préservation des continuités écologiques entre les grands espaces boisés, et le maintien des cheminements existants de liaisons douces et leur maillage dans un contexte intercommunal

Avis et commentaires techniques de la Région

Les bois et forêts sont préservés sans tenir compte de leur statut qu'il soit public ou privé. Ils sont représentés sur la CDGT par un aplat vert foncé dès que leur superficie est supérieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et à 15 hectares hors agglomération centrale. Les parcs et jardins sont représentés par un aplat vert clair dans les mêmes conditions que les espaces boisés et sont également protégés. Il s'agit d'entités essentielles pour la qualité du cadre de vie et l'accompagnement des développements urbains.

Concernant les espaces boisés et les espaces naturels, les orientations de protection telles que rédigées actuellement sont plus restrictives que celles du Code forestier et du Code de l'environnement (règle de la compensation par exemple), qui l'emportent en tout état de cause au titre de l'indépendance des législations.

Les ajustements suivants seront apportés au fascicule dédié aux orientations réglementaires :

L'orientation relative aux espaces boisés sera clarifiée pour :

Affirmer le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels ;

Permettre la mise en œuvre des dispositions légales du Code forestier et du Code de l'environnement, notamment en matière de gestion forestière durable et de défrichage encadré par décision préfectorale pour permettre la réalisation de certains projets ;

Ajuster la règle de protection des lisières boisées pour les massifs de plus de 100 hectares.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- élaborer des règles en terme de création d'espace public pour respecter la trame urbaine existante et prendre en compte la complémentarité ville<>nature ;

- proposer une structure pour promouvoir une Trame verte et bleue au sein même des villes, notamment en respectant la norme édictée par l'OMS de 12 m² d'espaces verts par habitant, à moins de 300 mètres du logement ;

Avis et commentaires techniques de la Région

La création d'une Trame verte et bleue régionale déclinable aux différentes échelles de l'aménagement est une ambition forte du SDRIF. Dans cet esprit, des réflexions interactives ont permis de nourrir le SDRIF et le SRCE élaborés concomitamment afin d'assurer la cohérence des politiques poursuivies. Ainsi, le SDRIF préserve les espaces agricoles, boisés et naturels et les continuités, notamment écologiques, nécessaires à leur fonctionnalité. Il préserve également les

espaces en eau, les berges et prévoit l'ouverture du fleuve sur la ville avec l'accès du public aux cours d'eau.

Plus globalement, le projet d'aménagement régional repose sur le principe de l'articulation ville nature dans tous les types d'espaces (Cf. fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » - Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel). Pour y parvenir, le SDRIF prévoit la préservation des espaces verts existants mais aussi la création de nouveaux espaces dans les territoires carencés (localisés par les marguerites vertes sur la CDGT). Il définit un réseau de liaisons vertes favorisant l'accès aux espaces verts, et constituant la trame verte d'agglomération (p 98-99 du fascicule Défis, projet spatial régional et objectifs). L'orientation réglementaire ciblée exprime un objectif : celui de réduire la carence en espaces verts publics et d'augmenter leur accessibilité (pour mémoire p 25 du fascicule Orientations réglementaires : « Dans les secteurs déficitaires en espaces verts, l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant »). Le projet de SDRIF prévoit également la reconquête d'espaces présentant un intérêt écologique dans les communes disposant de moins de 10% en superficie d'espaces agricoles, boisés, naturels et d'espaces ouverts urbains, de façon à renforcer la Trame verte et bleue dans les communes fortement artificialisées.

En outre, les nombreux dispositifs permettant de reconquérir des espaces ouverts urbains (notamment les berges), d'engager la mutation d'espaces de friches inconstructibles, d'intégrer les espaces verts en amont des projets d'aménagement locaux, sont mentionnés dans le fascicule Propositions pour la mise en œuvre (p 52-53, p 63 et suivantes). L'agence des espaces verts, les politiques départementales en faveur des espaces naturels sensibles en sont par exemple les vecteurs. L'accompagnement des collectivités, réalisé par la Région au moyen des chartes urbanisme-transport ou des expérimentations sur les Nouveaux Quartiers Urbains, contribue à l'atteinte de cet objectif.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête concernant les espaces intermédiaires

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- réinterroger l'établissement des Sites Urbains Constitués et des lisières forestières, lors de l'établissement des SCOT et des PLU ;

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet protège les lisières des espaces boisés représentés sur la CDGT, hors sites urbains constitués. Il revient aux maîtres d'ouvrage de SCOT et de PLU de faire une application appropriée de ces dispositions au regard de la situation locale, notamment pour déterminer s'il y a un site urbain constitué ou si la lisière doit être préservée dans son entièreté. Il s'agit bien pour le SDRIF, via les objectifs décrits dans les fascicules « Défis, projet spatial régional et objectifs » (Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Île-de-France), « Orientations réglementaires » et « Evaluation environnementale », d'interpeller sur la sensibilité des espaces boisés et sur leurs fonctions environnementales, sociales et économiques afin d'engager à des réflexions adaptées dans les documents d'urbanisme locaux.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- créer des zones de transition entre un site protégé et son environnement avec une Charte Paysagère, préconisant une transition progressive pour une identité durable ;

Avis et commentaires techniques de la Région

L'incitation à la création d'une charte paysagère ne relève pas des orientations réglementaires du SDRIF, mais d'une préconisation pour sa mise en œuvre. En revanche, le SDRIF inscrit la gestion des zones de transition dans le modèle francilien de développement durable « savoir gérer les interfaces » (p.52 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs ») qui affirme les interactions et les solidarités entre espace urbain, espace périurbain et espace rural. Une déclinaison réglementaire de la gestion de ces interfaces est traitée dans le cadre des fronts urbains dont le traitement doit permettre la transition entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts, et la valorisation réciproque de ces espaces (p.37 du fascicule « Orientations réglementaires »).

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

Comment la Région peut-elle répondre aux questions posées par le public, et notamment à celles qui visent à inscrire dans les orientations réglementaires des dispositions en faveur de la protection des patrimoines et du cadre de vie afin de :

- conditionner l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces dans toutes ses déclinaisons à une analyse fine du foncier disponible au sein des enveloppes urbaines. Cette analyse pouvant se faire à travers les documents d'urbanisme.

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF privilégie la densification (Cf. Orientations réglementaires relatives aux espaces urbanisés). Mais il n'a pas la capacité de conditionner systématiquement l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à l'utilisation effective des capacités déjà existantes. Cela reviendrait en effet à déterminer la compétence d'une collectivité en fonction de celle d'une autre, ce que n'autorise pas le principe constitutionnel de libre-administration des collectivités territoriales. En revanche, le projet de SDRIF rendant la densification prioritaire sur l'urbanisation et exigeant la planification des extensions en fonction des besoins à terme, les documents d'urbanisme locaux, au niveau communal ou intercommunal, devront faire la preuve que les nouvelles urbanisations ne sont pas excessives au regard des capacités offertes par les tissus existants. Des éléments complémentaires sur cette question ont été apportés dans la réponse au thème 3.3 relatif à la densification.

Il est à noter que le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 juin 2013, prévoit à l'article 65 de compléter les documents d'urbanisme par une analyse du potentiel de densification ; mesure, qui si elle est retenue, participera à la mise œuvre des orientations du projet de SDRIF. (Cf. question 3)

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

En application du principe d'égalité des territoires, comment ne pas créer des territoires à deux vitesses ? Ponctuellement il existe des éléments remarquables reconnus, mais le tissu d'interstices doit être également protégé.

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF planifie le développement de tous les territoires franciliens tant au titre de la proximité que du système régional. Son modèle de développement affirme que tous les territoires sont contributifs. Tous contribuent à la richesse régionale par leur diversité, leurs fonctions et tous doivent participer à l'effort régional de production de logement, de limitation de la consommation d'espace, de mixité, etc. Le projet spatial vise à limiter les concurrences entre territoires et à susciter les complémentarités en s'appuyant sur l'identité locale. (p.52 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »). Il ne parle pas d'interstices mais s'attache plutôt à la valorisation des espaces de transition. (Cf. question relative aux espaces intermédiaires)

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

7.12.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

7.12.4.1 « Changement de paradigme »

En préambule, la commission tient à rappeler qu'elle est parfaitement consciente, que si le projet de 2013 s'appuie sur le socle des avancées du SDRIF de 2008, il s'en différencie fortement, ainsi que le souligne la Région dans son mémoire en réponse : « la Région a fait le pari d'un changement de paradigme, pour une planification qui offre aux acteurs de l'aménagement les possibilités d'agir sans préciser ce qui doit être fait à l'échelle du projet », en expliquant notamment que « à la veille d'un acte III de la décentralisation, et après le transfert de la compétence de révision du Schéma Directeur à la Région Ile-de-France, le projet est désormais porteur d'une subsidiarité assumée et partagée ».

Ainsi, il convient de distinguer ce qui relève du niveau régional de ce qui relève du niveau local, et comme le souligne de nouveau la Région « le SDRIF ne peut plus être considéré comme un bouclier (protecteur ou dissuasif selon les points de vue ».

Cependant, la commission constate que « ce changement de paradigme » a été très peu perçu par le public, contrairement aux objectifs affirmés du SDRIF, à savoir une densification intégrant l'objectif de 70 000 logements /an et un développement économique assurant la création de 28 000 emplois/an.

Cette nouvelle organisation « du vivre ensemble dans le temps long » a souvent suscité de vives inquiétudes auprès de l'ensemble du public, des territoires les plus ruraux (Seine-et-Marne) aux plus urbains (Petite Couronne), exception faite des Parisiens dont le cadre de vie semble moins bouleversé par ce Schéma.

Alarmées par les grands bouleversements des planifications précédentes, imposées au nom de l'intérêt général et portées par l'Etat, les populations franciliennes recherchent une assurance du maintien des spécificités de leurs lieux de vie, là où elles se sont installées, par choix ou par contrainte, sur des territoires auxquels elles sont désormais très attachées, et qu'elles considèrent comme un patrimoine participant à la qualité du « vivre ensemble », et dont elles se sentent légitimement parties prenantes.

Au-delà du changement de paradigme, les Franciliens se sont ainsi manifestés pour la reconnaissance de leur légitimité à organiser leur cadre de vie, en contribuant au projet collectif d'aménagement régional, dans l'attente d'en savoir plus sur la réalisation des objectifs qui leur ont été soumis lors de l'enquête publique.

Leurs témoignages et leurs questionnements peuvent paraître décalés, ou n'être pas du ressort de la Région, ils constituent cependant des éléments d'évaluation de l'acceptabilité sociale du projet, principal objet de ce rapport d'enquête.

Aussi, la commission se félicite des éclairages que la Région a souhaité délivrer pour contribuer à une meilleure appréhension du SDRIF, dont les politiques partenariales et l'ensemble des outils nécessaires à la réalisation des projets, sont notamment réunis dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre », destiné à évoluer selon les contextes.

7.12.4.2 « Les tiers lieux »

La commission partage l'intérêt de la Région pour le développement des NTIC et l'implantation de centres de télétravail, dits « tiers lieux », en centre urbain dense ou au cœur des bassins de vie.

Toutefois, si comme l'indique la Région, « il n'est pas possible de fixer des orientations réglementant la localisation des espaces dédiés et l'affectation des bâtiments », la commission pense souhaitable que ces « tiers lieux » soient réellement inscrits dans un tissu urbain existant, en continuité de l'espace public, afin d'éviter la création de nouvelles « poches d'urbanisation monofonctionnelle » et leur enclavement hors « la vie de la cité ».

7.12.4.3 Le patrimoine bâti non protégé, comme symbole de proximité

La commission a bien compris que le projet de SDRIF prend en compte les catégories d'espaces protégés au titre de législations particulières, toutefois la demande du public vise la reconnaissance de « son patrimoine de proximité » et de « son paysage ordinaire », notamment en référence à l'application de la Convention européenne des paysages (par la France depuis 2006) qui définit le paysage (patrimoine commun de la nation) comme « une partie de territoire tel que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ».

Comme le manifestent de nombreuses observations recueillies au cours de l'enquête, émises pour préserver les quartiers pavillonnaires, les cités-jardins ou les hameaux et bourgs plus ruraux, à côté du patrimoine monumental existe souvent un bâti ordinaire, motif paysager qui doit s'insérer dans les projets de développement communaux. Ces traces identitaires sont une ressource de valorisation à ne pas négliger. Le patrimoine se met très bien au service du développement urbain, et l'attachement que les habitants lui portent, fait aujourd'hui partie des préoccupations des collectivités.

Ainsi, au-delà de l'entretien et de la préservation de la qualité architecturale du patrimoine local, les communes ont pris conscience que la restauration de celui-ci participe à la préservation de l'identité d'un territoire. Porteur de mémoire et d'histoire, c'est un vecteur de cohésion sociale, tisseur de lien intergénérationnel, excellent outil d'intégration qui traduit la solidarité de tout un territoire, un facteur d'intégration sociale par l'appartenance de tous à des références culturelles et identitaires partagées transmises d'une génération à l'autre.

Aussi, afin de contribuer au dispositif de valorisation du patrimoine de proximité non protégé, la commission pense vivement souhaitable de favoriser l'établissement de diagnostics urbains et paysagers, notamment à travers des observatoires participatifs sur les représentations sociales et culturelles des paysages et des patrimoines dits de proximité.

Enfin, comme l'indique la Région, il convient de prendre en compte les avancées législatives, en cours d'adoption : « le projet de loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové (ALUR), enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 juin 2013, prévoit à l'article 65 que le SCoT contienne une analyse du potentiel de densification effectuée dans le respect de la qualité et des paysages et du patrimoine architectural, et que le PLU analyse la capacité de densification et de mutation des espaces bâtis en tenant compte des formes urbaines et architecturales, et expose la stratégie foncière poursuivie ».

7.12.4.4 Une forte attente sociale de paysages franciliens de qualité

Quelle que soit l'échelle considérée, le paysage représente une aménité à laquelle de nombreux Franciliens aspirent, dont ils revendiquent souvent la protection et dont ils déplorent parfois la dégradation, comme en témoignent les deux contributions suivantes :

- celle de l'association IDFE, « les paysages de l'Île-de-France sont menacés de banalisation et d'artificialisation. Des prescriptions supplémentaires devraient être ajoutées à tous les niveaux des orientations réglementaires pour une meilleure prise en compte des paysages et du patrimoine bâti dans les documents d'urbanisme locaux »,
- et celle du Conseil général de Seine-Saint-Denis « Renforcer les objectifs qualitatifs en matière de paysages, d'insertion sociale et urbaine des espaces verts et de biodiversité afin d'améliorer l'accessibilité des espaces verts et de préserver leur richesse écologique ».

Certaines personnes s'interrogent plus précisément sur les sujets suivants :

- le devenir des paysages de la Vallée de la Seine, en estimant nécessaire d'élaborer un schéma de protection pour accompagner son évolution,
- les bois, forêts et espaces verts classés, servant souvent de variables d'ajustement pour les grands projets dit d'intérêt général, avec la proposition que « les bois de Boulogne, de Vincennes et toutes les forêts domaniales, régionales et privées, les parcs et jardins nationaux ou communaux soient protégés voire même sanctuarisés ».

Le Conseil général des Yvelines écrit, dans son avis, que « la politique de valorisation des espaces naturels du département rejoint celle du SDRIF, qu'elle est axée sur le maintien de la qualité écologique d'espaces remarquables et la gestion de leur fréquentation, mais que devant les importantes pressions anthropiques (vallée de la Bièvre, massif forestier de Rambouillet), il souhaite que la Région développe ses partenariats avec les gestionnaires publics (l'AEV, ONF, Département) pour l'accueil du public tout en mettant en œuvre les moyens de protéger ces milieux fortement fragilisés par la fréquentation ou les espèces invasives ».

Quelques observations abordent la question de la nature en ville, et la création d'espaces publics ouverts, en continuité avec la Trame verte et bleue en milieu urbain.

A ce sujet, la Région rappelle page 25 du fascicule Orientations réglementaires que « dans les secteurs déficitaires en espaces verts, l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant ».

Cependant, le Conseil de Paris explique que l'objectif de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics par habitant dans les secteurs déficitaires en espaces verts, peut s'avérer difficilement applicable, en l'état de sa définition, et non pertinent dans des tissus constitués de la zone dense. Dans les secteurs denses, cet objectif de surface minimum pourrait être remplacé par un objectif de proximité visant par exemple à ce qu'aucun secteur d'habitation ne soit à plus de 300 m d'un espace vert ouvert au public de 500 m² minimum, qu'il soit de pleine terre ou en terrasse.

Tandis que la Région expose que « plus globalement, le projet d'aménagement régional repose sur le principe de l'articulation ville nature dans tous les types d'espaces et que de

nombreux dispositifs permettent de reconquérir des espaces ouverts urbains (notamment les berges), d'engager la mutation d'espaces de friches inconstructibles, d'intégrer les espaces verts en amont des projets d'aménagement locaux ».

Pour y parvenir, la contribution de la Région se traduit dans sa participation à l'action de l'Agence des espaces verts (AEV), à celle des politiques départementales en faveur des espaces naturels sensibles (ENS), et à l'accompagnement des collectivités, au moyen des chartes urbanisme-transport ou des expérimentations sur les Nouveaux Quartiers Urbains.

Cependant, si la commission se félicite, notamment de l'ajustement proposé par la Région sur la clarification de l'orientation relative aux espaces boisés, et de la future actualisation du Plan Seine, la commission partage les inquiétudes du public et souhaite que la Région intègre le respect de paysage dans les Orientations réglementaires, et rende obligatoire l'identification des structures paysagères et la formalisation de programmes d'actions leur permettant d'être préservées et valorisées.

7.12.4.5 Des interfaces entre territoires contributifs

La commission a bien noté que le modèle de développement du SDRIF affirme que « tous les territoires sont contributifs », et qu'il convient de s'attacher à « la valeur des espaces de transition », plutôt qu'à celle des « interstices ».

En effet, ce dernier terme est souvent utilisé pour désigner les espaces laissés pour compte, au milieu du tout, des territoires sans projet de développement précis et situés hors des espaces reconnus et des territoires au développement programmé, comme par exemple ceux d'intérêt régional (TIM), ou porteurs de contrat de développement territorial (CDT), ou encore supports d'opération d'intérêt national (OIN), d'une part, et, d'autre part, les « interstices ».

Afin d'éviter ce scénario catastrophe, certains observateurs parlent de « scénario de la marguerite », où les pôles se recoupent, et où chaque commune se trouve rattachée à un territoire structurant.

Plus globalement, la Région a identifié des limites entre les espaces protégés et ceux qui ne le sont pas, entre les espaces bâtis et les espaces ouverts, en instaurant des fronts urbains et en proposant une requalification des espaces de transition : « Une déclinaison réglementaire de la gestion de ces interfaces est traitée dans le cadre des fronts urbains dont le traitement doit permettre la transition entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts, et la valorisation réciproque de ces espaces ».

7.12.4.6 En conclusion

Afin de consolider la qualité du cadre de vie quotidien, la commission propose :

- de compléter la règle visant à atteindre une surface minimum de 10 m² d'espace vert par habitant dans chaque commune, par l'objectif dit de proximité, en centre dense urbain historique, afin de prévoir des lieux publics ouverts (square, jardins partagés, quais, berges ou viaducs aménagés, etc.) parfois de moindre surface, mais jamais distants de plus de 500 m d'un lieu de résidence ;
- de favoriser la pérennité d'une trame viaire ouverte, inscrite dans un maillage de rue offrant une meilleure lisibilité du tissu urbain et une continuité de l'espace public, et

de le l'inscrire dans le projet, notamment afin qu'elle soit mieux prise en compte dans l'élaboration des ScoT et des PLU.

La commission souhaite que la Région intègre le respect de paysage dans les Orientations réglementaires, et rende obligatoire l'identification des structures paysagères et la formalisation de programmes d'actions leur permettant d'être préservées et valorisées. A cette fin, la commission suggère :

- une saisine de la Commission Régionale du Patrimoine et des Sites (CRPS) par la Région, pour la définition d'un cahier des charges d'une étude portant sur la délimitation des grandes entités patrimoniales et paysagères franciliennes présentant un intérêt régional de protection. Ces nouveaux périmètres, qui devraient dépasser les périmètres des intercommunalités, devraient permettre aux différentes collectivités concernées d'y inscrire des Aires de valorisation du patrimoine (AVAP) dans une politique d'ensemble cohérente, et de mutualiser les diagnostics préalables nécessaires à la validation de la procédure ;
- une évolution des partenariats entre la Région et les gestionnaires publics (l'AEV, ONF, Département) pour organiser une veille commune et une mutualisation.

Enfin, concernant la sensibilisation, il convient de se reporter au thème 2 « concertation », et de retenir les trois points suivants plus spécifiquement relatifs à la prise en compte du patrimoine dans l'aménagement du cadre de vie :

- créer des observatoires participatifs sur les représentations sociales et culturelles des paysages et des patrimoines (cf. Convention européenne des paysages) ;
- actualiser les « Atlas du paysage » en Ile-de-France ;
- diffuser les apports du patrimoine, comme moteur de développement, dans des guides et « boîtes à outils » donnant des repères aux collectivités, à titre de méthodes ou d'exemples lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux.

7.13 Thème 8 : Environnement

Environ un quart des observations concerne le domaine de l'environnement, du cadre de vie et de la protection des espaces naturels et agricoles. Elles mettent souvent en balance la protection de l'environnement et du cadre de vie avec les projets d'infrastructures de transport ou le développement de l'urbanisation.

Le thème « Environnement » complète les thèmes « Espaces naturels » et « Cadre de vie » abordés précédemment dans ce rapport.

Ce thème a été largement abordé par l'Autorité environnementale (Ae) dans son avis qui fait partie du dossier mis à l'enquête. Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet de SDRIF et sur sa prise en compte des enjeux environnementaux.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du SDRIF sont :

- concilier le développement urbain avec la maîtrise des impacts environnementaux d'une ville qui s'étend ;
- prendre en compte certaines caractéristiques environnementales structurelles de l'agglomération, notamment le risque d'inondation, les pollutions, les pressions sur les ressources naturelles rares dont l'eau et les granulats.

L'avis de l'Ae est globalement favorable tant sur la forme que le fond. L'Ae s'inquiète toutefois de la régression des territoires naturels et ruraux qui conduira du fait de l'éloignement des nouveaux logements à une contribution de l'urbanisme à l'émission de gaz à effet de serre.

Le constat sur l'empreinte environnementale de l'extension urbaine amène l'Ae à s'interroger sur la durabilité du développement de l'Ile-de-France.

7.13.1 L'expression du public

7.13.1.1 Une question préalable: quel développement pour l'Ile-de-France ?

Le modèle de développement de la région Ile-de-France retenu par le projet de SDRIF est considéré par de nombreux intervenants, notamment de représentants du monde associatif, comme incompatible avec la préservation de son environnement et non soutenable. Ils souhaiteraient plus de décentralisation vers les autres régions pour réduire et limiter ce développement.

CE 307 M.Riottot Président Ile-de-France Environnement (IDFE) :

« La position clairement énoncée depuis plusieurs années par IDFE est de demander à ce que l'Ile-de-France cesse de concentrer sur 2 % du territoire métropolitain 20 % de la population de l'Hexagone, générant 30 % de la richesse nationale et ce probablement au détriment des autres grandes villes françaises. Un rééquilibrage territorial est la condition sine qua non d'un aménagement durable respectueux de l'environnement et du bien-être de la population à la fois soutenable économiquement et socialement ».

RE 343 M.Pruvost:

« La région Ile-de-France se targue d'être la plus peuplée de France et la plus grande d'Europe.

Les solutions aux problèmes (sociaux, environnementaux, économiques, d'infrastructures etc.) posés par cette hyper densification, toujours plus complexes et toujours plus coûteuses deviennent insolubles.

Malgré cela, les discours de «développement de la région», déjà saturée, sont un alibi à une perpétuelle fuite en avant totalement irresponsable.

Que penser des parlementaires élus de régions totalement abandonnées par ailleurs, qui, en cautionnant ces choix, aggravent encore plus les déséquilibres entre les régions, trahissant ainsi leurs électeurs.

Ces orientations de gigantisme seront vues dans quelques années comme nous voyons aujourd'hui la construction des grands ensembles des années 1960 ».

RE 1074 Association Sceaux Marne Musiciens :

« La réduction de la pollution de l'air ne devrait-elle pas commencer par la révision de politiques d'aménagement du territoire misant sur le gigantisme ? ».

CE 290 Groupe EELV de Saint- Maur- des- Fossés (94) :

Pour EELV de St Maur, le nouveau SDRIF avec le Grand Paris a une tentation de démesure et de déséquilibre en s'accommodant du productivisme libéral incompatible avec la prise en compte du changement climatique et les besoins des générations futures. L'objectif de logement a des conséquences environnementales très importantes (consommation d'espace, changement climatique, destruction d'espaces verts, accroissement des risques, besoins en granulats, ..).

« Le SDRIF :

- affirme un principe de croissance de la région en tentant de la rendre soutenable ce qui est intenable;

- affiche ...des principes contradictoires avec les prescriptions et la CGDT ».

« Les objectifs quantitatifs hérités de la loi du Grand Paris sont démesurés...Qui peut réellement considérer comme un modèle durable un projet qui concentre sur 2% du territoire métropolitain 30 % du PIB national et 20 % de la population ? ».

Mantes/1/15 M.Chauvin Aulnay-sur-Mauldre (78) :

Favorable au SDRIF, mais estime qu'il ne respecte ni la loi Grenelle 2, ni la loi de modernisation de l'agriculture fixant un rythme de réduction de 50% des terres agricoles d'ici 2020.

Palaiseau/1/3 Mme Loeber Villebon-sur-Yvette (91) :

Une orientation majeure du SDRIF est d'éviter la consommation des terres agricoles. Les lois de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement affirment la priorité à la limitation de la consommation de l'espace et à la préservation de la biodiversité. Mme Loeber soumet la question de compatibilité du projet d'extension de la zone d'activités de Courtaboeuf.

Cergy/1/3 M.Gayrard Association les Amis de la Terre (95) :

Le SDRIF est un document contradictoire : « oui » pour la densification et préserver les espaces naturels ou agricoles et « non » pour l'urbanisation massive en IDF avec nombreux projets peu économes en énergie et qui dégradent l'environnement et consomment des terres agricoles.

Palaiseau/1/4 M.Cadelec Palaiseau (91) :

Se pose la question de l'extension de cette région qui étouffe avec ses grands axes routiers et ses RER saturés. Est d'accord avec les conclusions de l'autorité environnementale qui

recommande à l'État et aux collectivités concernées de donner une priorité de rang élevé à la réduction de l'empreinte environnementale.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale, constatant l'empreinte environnementale de l'extension urbaine prévue par le SDRIF en matière d'espaces naturels et de climat, s'interroge sur la notion même de durabilité du développement de l'Île-de-France.

7.13.1.2 L'évaluation environnementale de l'urbanisation

La densification et le développement de l'urbanisation sont considérés par beaucoup d'intervenants comme source de nuisances (bruit, pollution atmosphérique, paysages...).

L'impact négatif, tant du point de vue environnemental que sociétal, des constructions de grande hauteur est mis en avant au regard du maintien d'un habitat pavillonnaire, notamment en termes d'ensoleillement et d'ilôts de chaleur.

RE 109 M. Richard Antony (92) :

« Quant au cadre de vie des habitants, la construction d'immeubles de grande hauteur cachera la lumière du soleil pour une bonne partie d'entre eux. Quel est l'intérêt ? ».

RE 223 M. Perge Antony (92) :

« L'urbanisation à outrance n'apporte jamais une qualité de la vie ».

CE 290 Groupe EELV de Saint- Maur- des- Fossés (94) :

« Lorsque l'ensemble des espaces verts de la métropole aura été densifié, il est à craindre que l'ilot de chaleur ne fasse du cœur de notre région un four caniculaire et une zone irrespirable, saturée de particules fines ».

Evry/1/15 Association urbanisme et qualité de vie (AUV) à Villemoisson-sur-Orge (91) :

Dans l'évaluation environnementale une contradiction apparaît entre la volonté de faire entrer la nature dans la ville, alors qu'elle est repoussée par l'urbanisation.

7.13.1.3 La lutte contre le changement climatique. La consommation énergétique

La consommation d'énergie et la lutte contre le changement climatique ont été relativement peu évoquées par les particuliers, au regard de la priorité que les pouvoirs publics veulent leur accorder (lois Grenelle) et alors que la lutte contre le changement climatique et la recherche de l'efficacité énergétique est un des objectifs affichés du projet.

Certaines interventions estiment que l'impact sur les émissions de GES a été minimisé, notamment du fait d'une sous estimation de l'apport du transport aérien. L'impact de la circulation automobile est évoqué.

La dépendance énergétique de la région a été mise en évidence par certaines interventions, l'une allant jusqu'à proposer la construction d'une centrale nucléaire. Le recours à la géothermie, au gaz naturel ou issu de la méthanisation et aux énergies renouvelables constitue un panel de pistes proposées.

L'impact environnemental et sociétal des forages pétroliers et de l'exploitation des gaz de schiste est évoqué.

Paris Hôtel de Région/ 1/1 M.Schnell Paris (75) :

« 90% de l'énergie consommée en Ile-de-France est importée et elle est issue majoritairement des énergies fossiles.

Il faut recourir à une énergie bon marché produite en Ile-de-France.

Il est stupide de demander à la population en situation de précarité énergétique de diminuer ses consommations et de vouloir limiter l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre par le recours aux énergies renouvelables.

Il faudrait construire des centrales nucléaires partout où cela est possible d'autant que les infrastructures de transport comme le GPE fonctionneront toutes à l'électricité ».

CE 56 Communauté d'agglomération Les lacs de l'Essonne (91) :

« il est dommageable que ne soit pas prise en considération la stratégie locale de développement d'un réseau de géothermie, visant à la réduction de la précarité énergétique ».

CE 307 M.Riottot Président IDFE :

« Le remplacement des énergies fossiles par des énergies renouvelables non polluantes doit être accéléré. Toutefois, une énergie fossile, le gaz naturel ou issu de la méthanisation des produits organiques dégage beaucoup moins de polluants toxiques que ses homologues y compris le bois. Une substitution du diesel, du fuel etc... par ce type de gaz permettrait d'atteindre plus rapidement une qualité de l'air souhaitable en notre région en attendant d'autres solutions plus environnementales ».

RE 24 M. Gorlin Paris (75):

« Le SDRIF ne mentionne pas les projets de forage pétrolier en IDF, sauf erreur de ma part. Or il en existe un à Chailly- en- Bière à la lisière de la forêt de Fontainebleau, qui s'étendra jusque sous le massif car les forages horizontaux iront jusqu'à la mare aux Evées, là où les résurgences de nappe sont fréquentes. Il s'agit là d'une menace directe pour l'eau potable de nombreuses communes, issue de la nappe de Beauce, protégée normalement par la forêt... Par ailleurs l'extension de ce projet sous la forêt de Fontainebleau constituerait une atteinte à ce patrimoine naturel de grande valeur ».

RE 301 M.Picchio Esbly (78) :

« J'alerte sur les conséquences actuelles et futures des forages dans le futur espace P.N.R.
1- je demande un retour à l'état initial des sols après la fin de l'exploitation des forages du pétrole conventionnel au lieu du mitage actuel notamment dans l'espace des communes de Villemareuil, Vaucourtois et Coulommes ;
2- il faut s'élever contre l'exploitation du pétrole de schiste et de ses conséquences dramatiques prévisibles sur l'environnement, en contradiction avec les principes écologiques et environnementaux fondateurs du futur Parc Naturel Régional de la Brie et des Deus-Morin ».

RE 622 M. Debozs Soisy-sous-Montmorency (95) :

« Réchauffement climatique, pollution chimique et gaz à effet de serre.

Une carte des températures en Ile-de-France pendant la canicule de 2003 montre très clairement que les zones les plus chaudes correspondent aux trois plates-formes aéroportuaires principales de la région.

L'impact du trafic aérien en termes de gaz à effet de serre est évalué par une étude d'Airparif, qui recense les émissions polluantes des avions en-dessous de 3 000 pieds (915 mètres) d'altitude?

Or les avions entrent et sortent du périmètre de la région à une altitude bien supérieure, leur impact est donc largement minimisé.

Concernant les NOx et les particules fines, le SDRIF reprend le scénario du SRCAE : à l'horizon 2020, les émissions de gaz à effet de serre seront réduites globalement de 16%.

Les émissions de NOx toutes sources confondues devraient être réduites de 38%, tandis que celles du trafic aérien augmenteront de 10%??

Qu'en est-il des belles promesses du lobby aérien actées dans la loi Grenelle 1 de réduire les NOx du secteur aérien de 80% d'ici à 2020? De même, les émissions de particules fines baisseront de 30% pour les PM10 et de 46% pour les PM2,5, alors que celles du transport aérien augmenteront ?».

RE 780 M. Le Moine Paris (75) :

« Le SDRIF considère que la Région Ile-de-France n'a d'emprise que sur une partie du volume des GES émis en Ile-de-France, ... Le SDRIF estime que l'atteinte du facteur 4 ne s'applique qu'à cette quantité partielle. Or, d'après le SRCAE, ce volume n'intègre pas les émissions de GES, pourtant considérables, induites par le trafic aérien. De plus, le SDRIF fait de nombreuses références au SRCAE, mais les objectifs de ce dernier sont fixés à l'horizon 2020. Le SDRIF ne devrait-il pas annoncer des ambitions complémentaires, intégrant les émissions de GES générées par le transport aérien, à l'horizon 2030 ?

... On peut noter que certains projets envisagés en Ile-de-France (création de nouvelles voies rapides supposées résorber les problèmes de congestion mais qui en réalité généreront un trafic automobile supplémentaire et rendront les transports collectifs moins avantageux, développement d'infrastructures telles que CDG-Express qui bénéficieront avant tout aux hommes et femmes d'affaires se déplaçant en avion, etc.) contribueront à augmenter nos émissions de GES ».

RE 124 Particulier :

« Non a l'autorisation exceptionnelle sur le territoire agricole de l'installation de parcs éoliens et des puits forages (pétroles, gaz de schistes) ».

RE 248 M. Gorlin Paris (75) :

Aucune mention du projet de forage pétrolier en IDF. Or il en existe un à Chailly- en- Bière à la lisière de la forêt de Fontainebleau, qui s'étendra jusque sous le massif car les forages horizontaux iront jusqu'à la mare aux Evées, là où les résurgences de nappe sont fréquentes .../... menace directe pour l'eau potable de nombreuses communes, issue de la nappe de Beauce, protégée normalement par la forêt. Cette nouvelle concession en projet est en complète contradiction avec un paragraphe du fascicule 4 (évaluation environnementale, page 97) « des exigences renforcées sur la qualité des masses d'eau « dans un bassin où « les prélèvements (sont) essentiellement destinés à l'alimentation en eau potable ».

7.13.1.4 Faune et flore, biodiversité, Natura 2000

(Ce chapitre ne traite pas de la consommation des espaces naturels ; voir thème 3.6).

La disparition des plantes sauvages locales au profit de plantes exotiques est regrettée.

Des incohérences ou erreurs sont signalées au niveau de la carte de destination générale des parties du territoire :

- des pastilles d'urbanisation renforcée (rouges ou oranges) chevauchent des flèches vertes de continuité écologiques (« Les continuités écologiques de la CGDT sont concentrées essentiellement autour des infrastructures de transport ou d'espaces urbanisés et ne permettent pas d'affirmer le maillage des espaces et des milieux naturels ») ;
- des espaces agricoles ou naturels existants sont « oubliés » ou mal qualifiés. La carte ne fait pas figurer les espaces boisés classés ni les espaces paysagers protégés des PLU communaux ou intercommunaux actuellement en vigueur.

Les espaces naturels non boisés ne sont pas différenciés des espaces boisés qui bénéficient de protections réglementaires spécifiques. Les « espaces verts » mélangés avec les « espaces de loisirs » forment une catégorie d'espaces hétérogène.

D'une manière générale, la carte est souvent considérée comme trop imprécise et par conséquent pas assez contraignante pour les collectivités. La subsidiarité affichée recueille une certaine méfiance.

Les PNR en projet ou existants sont bien acceptés. Mais ils n'apparaissent pas dans la carte générale, ni dans celle déclinée selon les trois piliers du projet spatial régional (mais dans celles figurant dans les documents « Proposition pour la mise en œuvre » et « Défis, projet spatial, régional et objectifs »). Une demande de rectification du futur périmètre possible du PNR de Chevreuse est présentée. Une application plus stricte des règles est souhaitée avec moins de subsidiarité.

RE 484 Association JADE Auteuil-le-Roi (78) :

« Le fascicule « Mise en Œuvre » comporte une carte des Parcs Naturels Régionaux, ainsi que de leurs extensions en projet (page 66). Cette carte apparaît incomplète...Elle devrait donc permettre cette extension afin d'être en conformité avec la délibération (du Conseil Régional) ».

RE 815 PNR de la Haute Vallée de Chevreuse :

même demande que RE 484.

RE 895 Association pour la protection du site de Saint Sauveur (PNR du Gâtinais):

« Nous remarquons que le SDRIF a le devoir d'être compatible avec les chartes des PNR mais laisse trop d'interprétation aux collectivités territoriales ».

Certains estiment insuffisante la protection des bois, forêts et espaces verts classés et craignent que ces espaces servent en fait de variables d'ajustement pour les grands projets dits « d'intérêt général ».

CE 45 Sud Environnement Fontenay-aux-Roses (92):

« demande, dans le chapitre 3.4 des orientations réglementaires, au niveau des prescriptions des collectivités territoriales pour leur documents d'urbanisme, ... :

Le maintien de l'intégrité des espaces boisés classés existants ;

L'obligation d'une réelle compensation locale aux emprises des infrastructures sur les espaces boisés ;

L'exigence pour les collectivités locales de contribuer à la préservation des continuités écologiques entre les espaces boisés ;

Le maintien des cheminements existants de liaisons douces, l'amélioration de l'accessibilité à ces cheminements et leur mise en réseau par un maillage restant à définir chaque fois que possible dans un contexte intercommunal ».

CE 143 M. Lascar Bourg-la-Reine (92) :

« Les espaces verts de pleine terre végétale font partie des équipements communs, au même titre que les réseaux de transports, les crèches, les écoles...projet d'amendement au SDRIF tendant à obtenir, dans un PLU ... les proportions minimales suivantes de pleine terre véritable ...20% dans les zones de forte densité de construction, 30% dans les zones de densité moyenne, 40% dans les zones de faible densité ».

Plusieurs territoires nommément désignés font l'objet d'une intervention pour une protection renforcée (plaine de Montjean, territoires du MNHN à Brunoy...).

RE 120 M. Monesti :

« Je joins mon avis de simple administré à celui unanimement voté par les élus de Brunoy (91), adopté lors de la séance du 28 mars dernier du conseil municipal : « Non à la modification du statut des parcelles du Muséum prévue au nouveau SDRIF ».

La Hay les Roses/ 1/4 Collectif pour l'espace naturel de Montjean :

Etude sur l'espace naturel de Montjean, annexée au registre.

Il est demandé que soit précisé à partir de quelle surface boisée s'applique la règle du recul des lisières.

CE 307 M.Riottot Président IDFE :

« L'urbanisation aux lisières de la plaine de Pierrelaye au prétexte de « planter une forêt » est une catastrophe... L'ensemble des bois, forêts et espaces verts classés doit être davantage protégé. Ils servent souvent de variables d'ajustement pour les grands projets dit « d'intérêt général »...

Le SDRIF ne précise pas à partir de quelle surface boisée s'applique la règle du recul des lisières. IDFE demande que cette protection continue de s'appliquer aux massifs boisés de plus de 100 hectares...

Les continuités écologiques de la CGDT sont concentrées essentiellement autour des infrastructures de transport ou d'espaces urbanisés et ne permettent pas d'affirmer le maillage des espaces et des milieux naturels. L'ajout de flèches de continuités sur les sites stratégiques à l'échelle régionale et interrégionale est essentiel pour conforter l'arc francilien de biodiversité ».

Plusieurs collectivités urbaines estiment difficiles de respecter l'objectif de 10m² d'espace vert public par habitant. La notion de compensation devrait être précisée.

CE 297 Mairie de Pantin (93) :

« Il semble particulièrement difficile, sur le territoire pantinois et son contexte spécifique, de tendre d'ici 2030 à 10 m² d'espace vert par habitant ».

« Mieux définir la notion de compensation : ...création d'un espace vert d'une superficie égale ? Respect de la proximité géographique ? Conservation du même usage ? ».

CE 268 Environnement 92 :

« Les forêts et les espaces naturels sont une variable d'ajustement. Ceux à moins de 8 km de Paris devraient être sanctuarisés ».

7.13.1.5 Eau (approvisionnement, qualité), assainissement, gestion des eaux de ruissellement

7.13.1.5.1 Ressources en eau et milieux aquatiques

Les petits cours d'eau et les plans d'eaux d'une surface inférieure à 15 hectares ne figurent pas sur la CDTG. Certains intervenants estiment indispensables de les faire figurer pour permettre aux utilisateurs de mieux se repérer sur la carte et d'appliquer au mieux les dispositions de la Trame verte et bleue.

CE 307 M.Riottot Président IDFE :

« Les petits cours d'eau et les plans d'eaux d'une surface inférieure à 15 hectares ne figurent pas sur la carte de destination générale. Ces éléments sont indispensables pour permettre aux utilisateurs de mieux se repérer sur la carte et d'appliquer au mieux les dispositions de la Trame verte et bleue » .

CE 339 Association d'Environnement du Réveillon :

« regrette que le réseau hydrographique ne soit davantage pris en compte puisque des SAGE... sont actuellement approuvés ou en cours d'élaboration ».

L'adéquation entre les besoins en eau de grandes collectivités et les potentialités de ressources en eau fragiles (ex nappe du Champigny) mériterait d'être évoquée.

RE 484 Association JADE Auteuil-le-Roi (78) :

« Les départements d'Ile-de-France, en particulier celui des Yvelines, sont régulièrement soumis à des arrêtés restreignant l'usage de l'eau. Quelles sont les dispositions prises par le SDRIF pour préserver les ressources en eau au vu de l'augmentation prévue de la population (près de 2 millions de plus en 2030 et plus de 4 millions en 2060 selon l'hypothèse haute) ? ».

CE 44 Les Grands Lacs de Seine :

« Recommande que la densification et l'extension urbaine soient bien adaptées aux possibilités d'alimentation locale en eau, de manière à réduire les impacts quantitatifs et qualitatifs sur les étiages, ainsi qu'aux capacités d'absorption des rejets par le milieu local, notamment les petits cours d'eau ».

CE 261 SAN de Sénart :

« Revoir la carte d'alimentation en eau potable au niveau régional. En effet, les mesures de restriction de pompage dans la nappe de Champigny, imposées au SAN de Sénart, devront tenir compte de l'urbanisation de la ville nouvelle afin que le prix de l'eau des Sénartais soit maîtrisé ».

CE 307 M.Riottot Président IDFE :

« Les espaces en eau doivent être mieux protégés, y compris toutes les zones humides forestières, mais aussi les zones d'intérêt floristiques et faunistiques, telle la zone de la Bassée en Seine-et-Marne menacée par des projets pharaoniques de mise à grand gabarit de la Seine ».

7.13.1.5.2 Alimentation en eau et assainissement

Il est souhaité de pérenniser la gestion publique de l'eau et de mieux contrôler les opérateurs privés, en créant au besoin une autorité régionale pour les superviser.

L'importance de la protection des captages d'eau potable et de la rénovation des réseaux est soulignée.

Il est constaté le retard de l'assainissement des eaux usées. La protection des eaux des rivières doit être une priorité affichée.

CE 56 Communauté d'agglomération Les lacs de l'Essonne (91) :

« Il est... à déplorer qu'une ambitieuse politique de l'eau potable et de l'assainissement ne soit pas mise en avant par le projet de SDRIF, pour maîtriser les coûts d'accès à un bien indispensable à la vie ».

CE 44 Les Grands Lacs de Seine :

« Vérifier la capacité des équipements de traitement des eaux usées actuels à absorber l'augmentation de population et d'emplois ».

CE 307 M.Riottot Président IDFE :

« IDFE demande:

- la création d'une Autorité Régionale (supra départementale) pour superviser ces différents réseaux et les opérateurs afin d'amener enfin de la cohérence et protéger la ressource en mettant en œuvre une stratégie de développement durable,
- la protection des captages d'eau potable et la rénovation des réseaux».

CE 339 Association d'Environnement du Réveillon :

« Les eaux usées constituent un point qui mérite un traitement particulier, car de nombreux rejets ne satisfont pas les normes requises ».

7.13.1.5.3 Gestion des eaux de ruissellement

Il faut encourager la récupération des eaux de pluie et leur réutilisation pour certains usages, ou permettre leur infiltration localement, notamment à l'occasion de nouvelles constructions.

Certaines collectivités éprouvent des difficultés à respecter l'objectif de 2 l/s/ha pour l'évacuation des eaux pluviales.

CE 297 Mairie de Pantin (93) :

« La position du SDRIF (2l/s/ha pour le rejet des eaux pluviales dans le réseau d'assainissement) est beaucoup trop restrictive ».

7.13.1.6 Air, bruit, santé

Des intervenants mettent en exergue les relations avec la Ceinture verte et le manque d'ambition du projet de Schéma.

RE 1853 M.Martin Paris (75) :

« Quand on sait que l'Ile-de-France a connu depuis le début de l'année 2013 un nombre record d'épisodes de pollution de l'air aux particules fines (dans Paris et la proche couronne, ainsi que dans la zone de l'aéroport de Roissy) et que la France est mise en demeure par la Commission européenne de respecter la réglementation européenne sur la qualité de l'air, il y a de fortes inquiétudes à avoir quant à la future qualité de l'air en Ile-de-France avec une concentration de l'urbanisation dans la Ceinture verte... En matière de réduction de la pollution atmosphérique, le Schéma Directeur 2013 me paraît aussi ne pas remplir le critère de durabilité qu'il met en avant ».

RE 1082 M.Hope Antony (92) :

« Concernant plus spécialement la pollution de l'air, plus de la moitié de la population à Paris et en proche couronne réside à moins de 150 mètres d'un axe à fort trafic routier et environ un tiers à moins de 75 mètres, avec des niveaux de pollution atmosphérique généralement accrus dans ces zones et des risques de pathologies majorés en Ile-de-France. Sur le territoire couvert par le SDRIF, les pollutions chroniques ont touché, en 2011, 3,1 millions de personnes pour la pollution au dioxyde d'azote (NO₂) et 2,7 millions de personnes pour les particules PM₁₀. Un contentieux communautaire est en cours contre la France pour non-respect de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (valeurs limites applicables aux particules 27). Quelles sont les options prises réduire les expositions aiguës et chroniques des populations d'Ile-de-France aux niveaux de pollution atmosphérique et sonore ? ».

Pour réduire la pollution de l'air, il est proposé de favoriser l'usage du gaz naturel ou issu de la méthanisation. Un renforcement du PPA est souhaité (NDLR : un nouveau Plan vient d'être adopté). L'aménagement d'un réseau de pistes cyclables est considéré comme un levier important pour l'amélioration de la qualité de l'air.

En matière de bruit sont surtout évoquées les nuisances dues aux transports. Il est souhaité le développement des murs antibruit, mais surtout l'abandon de projets (A104, LGV POCL, BIP...) considérés source de nuisances (voir thème 5 « Transports et Déplacements »). Il est proposé de limiter la vitesse des TGV.

La forte préoccupation des populations riveraines des aéroports est exprimée avec le souhait de voir plafonner le nombre de mouvements sur Orly (200 000-220 000), prolonger le couvre-feu et l'étendre à Roissy, modifier les trajectoires de vol et des procédures de décollage ou d'atterrissage. A l'inverse certains souhaitent un assouplissement des contraintes imposées. (Voir thème 4 « Développement économique et social »).

CE 307 M.Riottot Président IDFE :

« IDFE propose :

- d'établir un plan de réduction des vols de nuit, sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir, à terme, à un couvre-feu,
- de plafonner le nombre de mouvements du trafic aérien en Ile-de-France, à un niveau permettant de réduire significativement les nuisances subies,
- de mettre en place des trajectoires de moindre nuisance,
- d'éliminer les avions les plus bruyants,
- de taxer le carburant comme l'est celui utilisé par l'ensemble des Français pour leurs véhicules ».

7.13.1.7 Matériaux et ressources naturelles

Fontainebleau/1/ 16 M.Prin Flagy (77) :

Il est souhaité que soit stoppé le grignotage de l'espace agricole par les carrières et que soit préservé l'accès aux gisements de minéraux régionaux.

Meaux/1/ 5 M. Cavallo :

souhaite que soit préservé l'accès aux gisements de minéraux régionaux. Il demande la levée des contraintes locales concernant, en particulier, les accès aux gisements et ceux situés dans les espaces boisés classés.

7.13.1.8 Déchets, déblais

Les intervenants mettent l'accent sur la réduction à la source, la solidarité interdépartementale et l'application du principe de proximité, et les déchets de chantier du Grand Paris Express.

CE 339 Association d'Environnement du Réveillon :

« regrette que le plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés n'ait pu voir ses prescriptions traduites dans le SDRIF...la Seine -et-Marne est l'exutoire privilégié de tous les déchets de la région ».

CE 307 M.Riottot Président IDFE :

« Réduire, trier, réparer, réutiliser les déchets de toute nature (ménagers, d'activités et des chantiers) permettraient de créer toute une industrie de l'économie circulaire mais aussi d'économiser nos ressources. Enfin, cela permettrait aussi de diminuer la pression territoriale exercée par toutes les décharges et installations de stockage des déchets en IDF, particulièrement en Seine-et-Marne. Sans une politique volontariste de réorientation territoriale de ces dépôts, la densification territoriale dans ce département, la plus importante envisagée par le SDRIF, se fera dans des conditions environnementales

inadmissibles ce qui serait d'autant plus regrettable que les associations les ont maintes fois dénoncées ».

Le stockage des déblais du Grand Paris Express sera un des défis majeurs auquel sera confrontée la Société du GPE. Des solutions seront sans doute à trouver dans les régions limitrophes de l'Ile-de-France.

RE 511 M.Rémond Conseiller au CESER Les Menuls (78) :

« Les travaux du Grand Paris Express et autres liés à la densification de l'agglomération parisienne vont poser un énorme problème de stockage des déblais, avec pour conséquence avérée la consommation d'espaces agricoles ou naturels, sous la forme de merlons et d'Installations de Stockage de Déchets Inertes ».

7.13.1.9 Prévention des pollutions et risques technologiques

Plusieurs observations concernent les relations entre densification de l'urbanisation et pollution.

Il est demandé de limiter l'usage des produits phytosanitaires toxiques en agriculture.

Plusieurs observations concernent un dépôt pétrolier classé Sévésos II situé à Villeneuve-le-Roi dont il est souhaité le déplacement.

RE 490 M.Thibault Villeneuve-le-Roi (94):

« Il est indispensable de déplacer le dépôt pétrolier classé Sevesos II situé à Villeneuve-le-Roi ».

Il est suggéré de valoriser les friches industrielles sur des terrains pollués en zones d'activité nouvelles ou en les transformant en espaces verts ou espace de loisirs.

RE 141 M.Jacob Paris(75):

« Je regrette vivement que -sauf erreur de ma part- on n'insiste pas davantage sur la reconversion des friches industrielles, ce qui serait un moyen d'épargner les terres agricoles et de revitaliser la ceinture industrielle de la région parisienne parfois en grande déshérence ».

RE 825 M.Terres Pavillons- sous- bois (93) :

« Sur des friches industrielles (comme à la Poudrette aux Pavillons sous bois), pourquoi ne pas «valoriser» ces terrains pollués en y aménageant des espaces verts et de loisir ? ».

RE 622 M. Debozs Soisy- sous- Montmorency (95)

« Risques majeurs.

Les dépôts d'hydrocarbures des plates-formes aéroportuaires font partie des établissements à risques technologiques majeurs.

Cumul des contraintes, des nuisances et des risques : deux secteurs cumulent les inégalités sociales, de mobilité, environnementales, (manque d'espaces verts et forte exposition au bruit aérien): Roissy CDG/le Bourget et Orly .

Ce constat va dans le même sens que l'étude récente de Bruitparif montrant de façon flagrante la paupérisation de la population aux abords des plates-formes aéroportuaires, empêchant l'objectif de mixité sociale annoncé dans le SDRIF ».

7.13.1.10 Prévention des risques naturels

Le principal risque naturel évoqué est le risque d'inondation.

La question de l'urbanisation des zones inondables et de la cohérence du SDRIF avec les PPRI est posée. L'utilisation des espaces agricoles et naturels pour le ralentissement des crues est suggérée.

Le projet de casiers dans la Bassée est évoqué.

RE 484 Association JADE Auteuil-le-Roi (78) :

« Le bassin hydrographique de la Mauldre et de ses affluents, le plus important bassin versant d'Ile-de-France, ne permet en aucun cas une urbanisation. Le PPRI a d'ailleurs prévu des zones d'épandage de l'eau en cas de crues beaucoup plus importantes qu'auparavant ».

RE 511 M.Rémond Conseiller au CESER :

« Il importe que dans le SDRIF soient signalées, de manière précise, les zones dans lesquelles les PPRI doivent être établis et les accompagner des instructions et limitations concernant l'urbanisation et/ou l'installation d'activités de tous ordres ».

RE particulier :

« Les bassins d'expansion de crues doivent être étudiés avec le maximum de précaution pour éviter d'impacter les écosystèmes locaux. Plus simplement, il serait plus convenable que leur approvisionnement en eau se fasse naturellement et non via des pompes électriques consommatrices d'énergie ».

CE 44 Les Grands Lacs de Seine :

« Le SDRIF prévoit des projets d'urbanisation dans des zones inondables...(les grands lacs) recommande qu'une évaluation des PPRI soit engagée dans les TIM...et à proximité des nouvelles gares, afin d'y mettre en œuvre le cas échéant des mesures effectives de réduction de la vulnérabilité du bâti et des infrastructures de réseaux fluide ».

« Demande que le SDRIF intègre la possibilité d'utiliser des espaces agricoles et des espaces naturels pour la réalisation de projets de ralentissement dynamique des crues. (cf orientations 3.2 et 3.3 de l'avant-projet) »

« Le projet de PAPI préparé actuellement par l'Institution ...est compatible avec le projet de SDRIF mis à l'enquête et (l'Institution) souhaite...que ces éléments soient explicitement mentionnés dans la version finale du SDRIF ».

La problématique des risques de mouvements de terrains est liée à celle de l'urbanisation.

CE 297 Mairie de Pantin (93):

« la commune doit-elle aggraver les risques de mouvements de terrain notamment liés aux anciennes carrières et dissolution du gypse antéludien ? ».

CE 284 Maire de Gagny (93)

« La commune a soulevé au travers de son premier dire la nécessité de ne pas laisser en dent creuse une partie de son territoire correspondant aux sites des friches industrielles d'anciennes carrières ».

RE 711 M.Martinet Gagny (93) :

« Le SDRIF prévoit la construction de 70 000 logements chaque année en Ile-de-France. Comment faire s'il n'y a pas de terrain constructible disponible dans la commune ??? C'est le cas pour GAGNY !!! Les seules possibilités sont les anciennes carrières que d'aucuns souhaitent exclure de toute constructibilité !! Pour permettre à notre commune de pouvoir construire des logements, je pense que ces anciennes friches industrielles (carrières) pourraient être partagées entre espaces verts et constructions ».

7.13.1.11 Articulations avec le Schéma régional de cohérence écologique, le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, le Schéma régional et les Schémas départementaux de gestion des déchets, les Schémas départementaux des carrières ...

Le SDRIF s'intègre dans un paysage juridique complexe comprenant de nombreux schémas ou plans avec lesquels doivent être établis des liens de cohérence, de compatibilité ou de conformité.

La carte du projet de SDRIF ne reprend pas toutes les actions préconisées par le SRCE (Schéma régional de continuité écologique). C'est sans doute nécessaire à sa lisibilité, mais plusieurs intervenants regrettent ces lacunes qui peuvent être mal interprétées.

La cohérence avec le SAGE de la vallée de l'Yerres récemment adopté est également évoquée.

CE 46 Maire de Montigny les Cormeilles (95) :

« Le calendrier du SDRIF n'est pas mis en cohérence avec les calendriers de consultation des projets de PDUIF et de SRCAE ».

7.13.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.13.2.1 Le projet de SDRIF

« Le SDRIF est porteur d'un véritable modèle francilien de développement durable » (Fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »).

7.13.2.1.1 La croissance démographique et le dynamisme de la région

À l'échéance 2030, la population serait comprise entre 12,4 et 13,4 millions d'habitants en 2030, soit une croissance de l'ordre de 0,8 à 1,8 million de Franciliens que le SDRIF veut anticiper pour en permettre l'accueil.

7.13.2.1.2 L'impact environnemental de l'urbanisation

Le dossier mis à l'enquête justifie les choix du projet en matière de densification de l'urbanisation par des effets de masses positifs sur la réduction de la consommation d'énergie, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES); la consommation d'espaces agricoles ou naturels.

7.13.2.1.3 Les émissions de GES et la cohérence avec le SRCAE

Le projet de SDRIF vise un développement ambitieux de la région susceptible d'accroître les émissions de GES. Les principaux secteurs émetteur de GES sont le secteur des bâtiments résidentiels et celui des transports qui représentent chacun le tiers des émissions.

Néanmoins les dispositions du SDRIF, en termes d'organisation spatiale du développement, de desserte et de maillage en TC, créent un cadre global qui rend possible une maîtrise des émissions de GES. De plus l'accroissement de la densité et de la compacité, objectif affiché du projet, va dans le sens de l'efficacité énergétique.

Le projet du SDRIF fait siens les objectifs du SRCAE adopté la 14 décembre 2012 :

Pour atteindre l'objectif 3*20 en 2020, les efforts devront porter sur la réhabilitation des logements, la réduction de la circulation automobile et le développement des TC. Les réductions de consommation d'énergétiques devront être accompagnées du développement des énergies renouvelables (réseaux de chaleur, géothermie, biomasse...). L'atteinte de l'objectif « facteur 4 » en 2050 nécessite une réelle rupture dans l'ensemble des secteurs de consommation d'énergie et sur le développement des énergies renouvelables.

7.13.2.1.4 La maîtrise de la demande en énergie

Plusieurs dispositions sont favorables à la maîtrise de la demande en énergie :

Dans les transports:

- nombreux projets de lignes à grande vitesse et de connexions intermodales ;
- développement des réseaux de transports collectifs et de leur maillage favorable au développement des quartiers bien desservis en transports collectifs et au report des déplacements routiers vers le ferroviaire ;
- organisation du système de transport du fret pour un approvisionnement de l'agglomération ;
- densification et intensification (mixité urbaine) rendues possibles et encouragées.

Dans le bâti :

- le projet de SDRIF rend possible un accroissement de la part des espaces les plus propices à la construction de logements collectifs (cœur de métropole, pôles urbains, etc.) ;
- la densification des tissus urbains et des zones d'activités est favorable à la valorisation d'énergies alternatives de type réseaux de chaleur.

Pour la préservation des sols naturels qui constituent des puits potentiels de carbone:

- la densification et la compacité du développement urbain induisent une limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels ;
- les mesures de densification sont accompagnées du développement d'espaces verts urbains et d'une recherche de moindre imperméabilisation ;
- les espaces boisés et les zones humides, qui ont l'effet puits de carbone le plus marqué comparativement aux prairies naturelles ou aux cultures, sont fortement préservés par ce projet.

7.13.2.1.5 La préservation de la biodiversité et l'articulation avec le SRCE

Le SDRIF a pour grand enjeu « Des ressources naturelles et un fonctionnement de l'écosystème à préserver. ». Il respecte les objectifs de la convention de Berne sur la conservation de la vie sauvage, de la Convention de Rio sur la diversité biologique ainsi que ceux des directives européennes sur la biodiversité et de leur traduction par les lois Grenelle dans le dispositif Trame verte et bleue.

Le SDRIF doit prendre en compte le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en cours d'élaboration dont l'enquête publique est légèrement postérieure à celle du SDRIF. L'élaboration du SRCE est pilotée par la DRIEE. Les équipes de la Région et de la DRIEE ont échangé en permanence pour assurer la cohérence nécessaire entre les deux documents.

Le SDRIF respecte également les objectifs du Schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux qui identifie un certain nombre d'enjeux stratégiques de niveau national.

7.13.2.1.6 La gestion durable de la ressource en eau

Le SDRIF entend assurer un accès efficace, équitable et durable aux ressources en eau. Il respecte les objectifs de la directive cadre européenne sur l'eau de 2000 qui fixe aux Etats membres un objectif de bon état des milieux aquatiques à l'horizon 2015 au niveau national, reporté à 2027 au niveau francilien compte tenu des caractéristiques de la région.

Le SDRIF est en cohérence avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie (2009-2015) dont il conforte les orientations fondamentales :

- limiter et prévenir le risque d'inondation ;
- diminuer les pollutions ponctuelles et diffuses ;
- protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable ;
- gérer la rareté de la ressource en eau ;
- protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides.

7.13.2.1.7 La lutte contre le bruit et la pollution de l'air

Le SDRIF prône la limitation de l'exposition de la population au bruit, favorise la création d'espaces verts en zone dense et incite à la création de cœurs d'ilots.

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA), porté par l'État, vient d'être révisé. Il, s'adresse aux documents d'urbanisme locaux dans ses dispositions réglementaires. Il prescrit notamment l'étude de la pertinence d'une limitation de l'urbanisation à proximité des grands axes routiers, en particulier pour les populations sensibles ainsi que la subordination de l'ouverture à l'urbanisation ou de la localisation de grands sites générateurs de déplacements à la présence d'une desserte en transports collectifs.

7.13.2.1.8 La prévention et la réduction des déchets

La gestion des déchets constitue un enjeu majeur tant au niveau des impacts environnementaux et sanitaires que de la préservation des ressources en matières premières.

La région Ile-de-France, à qui incombe la compétence en matière de planification « déchets », s'est engagée dans l'élaboration de plusieurs plans régionaux (PREDMA, PREDD, PREDAS) pour optimiser leur gestion et favoriser leur prévention ; un Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du Bâtiment et des travaux publics (PREDEC) est actuellement en cours d'élaboration.

Le SDRIF énonce différents objectifs portant à la fois sur la prévention et la réduction, pour une gestion plus raisonnée et durable. Il encourage notamment la réhabilitation moins génératrice de déchets par rapport aux opérations de démolition-reconstruction, la réutilisation des déchets de chantiers sur site et le recyclage.

Il rappelle l'importance de maintenir et de créer de nouvelles installations de tritransit et des plateformes de recyclage au plus près des sites de production (principe de proximité), tout comme d'équilibrer sur le territoire l'implantation des installations de traitement et de stockage de déchets. Il favorise enfin le transport par mode alternatif (fer, voie d'eau) des futurs volumes générés.

7.13.2.1.9 La cohérence avec d'autres Schémas

Le SDRIF suit de peu le PPA (approuvé le 25 mars 2013), le SRCAE (approuvé le 14 décembre 2012) et précède le SDAGE (qui entre en procédure de révision) et le PGRI.

La cohérence est aussi évoquée avec des plans ou schémas concernant des parties de territoires de la région : chartes de PNR, PPRN ou PPRT, plans départementaux de déchets, Schémas départementaux de carrières, SAGE...

Deux enquêtes publiques, concernant le PDUIF et le SRCE, ont été lancées quelques jours seulement après celle du SDRIF, le PDUIF à l'initiative de la Région et le SRCE à l'initiative de l'Etat (Préfecture de région/DRIEE).

7.13.2.2 Les avis des PPA

7.13.2.2.1 Le CESER

Le CESER souligne la nécessité de réduire les consommations énergétiques par la sobriété et l'efficacité énergétique, pré-requis incontournable pour l'atteinte des objectifs en matière de lutte contre le changement climatique en axant prioritairement l'effort sur le bâtiment (logements et bureaux) et sur les transports. Le desserrement de la dépendance énergétique de la région devra être réalisé dans des conditions économiques «soutenables», sans distorsion de concurrence inter-énergétique.

Les ressources naturelles nécessaires aux constructions (graviers, carrières,...) doivent être évaluées.

Les forêts doivent être sauvegardées et ne pas être enclavées, et la filière industrielle bois réanimée.

Il est important d'atteindre les objectifs de qualité des masses d'eau fixés à l'échelle européenne.

Les risques d'inondation liés à l'imperméabilisation et les PPRI doivent être mieux pris en compte.

Le CESER propose qu'une gestion performante pour les déchets générés par les opérations du Grand Paris soit mise en place.

7.13.2.2.2 Le Conseil général de Seine-et-Marne

Le Conseil général cite les objectifs suivants :

- préserver les continuités des espaces agricoles ;
- créer le Parc Naturel Régional de la Brie des Deux-Morin et celui du Bocage Gâtinais ;
- protéger le grand arc régional de biodiversité (via le massif de Fontainebleau et la vallée de La Bassée) ;
- préserver la ressource en eau en assurant la mise en cohérence entre l'urbanisation et la gestion de la ressource. Et notamment la prise en compte de la capacité des cours d'eau à accepter les rejets des stations d'épuration. Aménager des casiers de stockage des crues de la Seine à la Bassée en minimisant leur impact environnemental ;

- prendre en compte le schéma départemental des carrières qui prescrit la limitation de l'ouverture de nouvelles carrières et la promotion de l'utilisation de matériaux bio-sourcés ou issus du recyclage ;
- conforter l'interdiction des forages non conventionnels pour l'exploitation des hydrocarbures par fragmentation hydraulique.

7.13.2.2.3 Le Conseil général de l'Essonne

Le département promeut une organisation urbaine qui anticipe les mutations énergétiques et climatiques, en s'engageant notamment dans un véritable programme de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire, à travers l'élaboration d'un Plan climat énergie territorial (PCET), avec par exemple, l'encouragement à la réduction des besoins de déplacements, l'encouragement de la production énergétique locale et renouvelable, la prévention des conséquences du changement climatique, la préservation et la restauration des continuités écologiques entre milieux naturels en zone urbaine.

Le Conseil général souhaite que le SDRIF révisé prenne en compte les propositions départementales concernant l'inscription de nouvelles coupures d'urbanisation et de trames vertes et bleues, par exemple celles des Communautés d'agglomération « Europ'Essonne » et des « Lacs de l'Essonne », ainsi que celle de la Communauté de communes « Entre Juine et Renarde ».

Le Conseil général fait des propositions en matière de valorisation des patrimoines, de trames vertes et bleues, de protection des cours d'eau et milieux aquatiques, de prévention des pollutions, d'assainissement, de gestion des eaux pluviales et du ruissellement, d'approvisionnement en eau, de gestion durable des ressources naturelles, de prise en compte des risques naturels notamment d'inondations et des risques industriels et technologiques, de réduction des déchets, de réduction des impacts écologiques des déplacements des personnes et des marchandises.

7.13.2.2.4 Le Conseil général des Hauts-de-Seine

Les orientations du SDRIF en matière d'espaces verts et de risques ne sont pas compatibles avec les objectifs de densification.

Beaucoup de secteurs de densification sont situés dans des secteurs de nuisances dues à des infrastructures (mauvaise qualité de l'air, bruit, ...).

La déconcentration de l'assainissement au niveau départemental en Petite Couronne serait inopérante. En matière assainissement pluvial, il faut conforter le principe de limitation du débit de fuite en cas de non connexion au réseau.

Il faut augmenter la capacité de soutien d'étiage du système Seine Marne par la création de nouveaux ouvrages.

L'interprétation des symboles pour les espaces verts régionaux présente des risques de confusion importants notamment là où les potentiels sont insuffisants.

7.13.2.2.5 Le Conseil général de Seine-Saint-Denis

Il propose les objectifs suivants :

- renforcer les objectifs qualitatifs : paysage, insertion urbaine et sociale des espaces verts ;
- porter le ratio d'espace vert de 10 à 12 m² par habitant ;
- corriger les protections Natura 2000 dans l'évaluation environnementale ;
- prendre en compte la trame bleue et verte : assurer la cohérence avec les continuités définies dans le SRCE ;
- prendre en compte les contraintes liées aux continuités vertes et écologiques ; par exemple , le projet de continuité le long d'A4 à Noisy-le-Grand est peu compatible avec le projet urbain de la Ville ;
- adapter au contexte local la valeur limite de débit d'eau pluviale rejetée de 2 l/s/ha.

7.13.2.2.6 Le Conseil général du Val-de-Marne

La trame bleue n'est pas détaillée et aussi bien prise en compte que la trame verte alors même qu'il s'agit d'un axe fort de préoccupation dans notre département qui compte 37 de ses 47 communes bordées par un cours d'eau. Le vocable «le fleuve» doit désigner aussi bien la Seine que ses affluents la Marne et l'Oise ainsi que les canaux.

Ajouter :

- la trame verte qui accompagnera la réouverture et la renaturation du Ru de Rungis ;
- une trame verte entre le parc des Lilas et la Seine via la ZAC des Ardoines ;
- une trame verte entre la base de loisirs de Créteil et le site naturel du Bec de canard le long de la Marne à Sucy et Bonneuil, longeant le TCSP Sucy-Bonneuil/Pompadour ;
- une fleur indiquant la création d'un nouvel espace vert est à ajouter au lieu-dit du Bec de canard à Sucy et Bonneuil ;
- une trame verte associée à la rivière du Morbras entre La Queue-en-Brie et Bonneuil-sur-Marne, ainsi qu'une branche qui pourrait s'inscrire le long du ru des Bordes ;
- une liaison verte en « rocade sud » qui relierait la Plaine Montjean à la Seine à Orly et Villeneuve-Le-Roi via les projets de l'OIN (cf. proposition dans le SCoup de l'EPA ORSA) ;
- le prolongement de la coulée verte Tégéval vers la forêt Notre Dame et vers la commune de Santeny (permettant une connexion avec la coulée verte du Chemin des Roses en Seine-et-Marne).

Dans le cadre du développement d'une agriculture péri-urbaine préservant les continuités écologiques, le SDRIF devrait mentionner:

- le projet de la plaine des Bordes ;
- la création d'un pôle agricole sur la Plaine de Montjean ;
- la valorisation du domaine du Piple et la charte de l'Arc Boisé.

Concernant la maîtrise de la pollution de l'eau et de l'assainissement urbain, la proposition de répartir les capacités épuratoires en poursuivant la déconcentration de l'usine Seine-aval dans l'agglomération parisienne pose question : il ne faudrait pas revenir en arrière dans d'autres secteurs d'Ile-de-France et plutôt veiller à rentabiliser les grosses unités qui existent, sont gérées par un service spécifique et compétent, et disposent d'un surplus de capacité en raison de la baisse de la consommation d'eau potable.

7.13.2.2.7 Le Conseil général du Val d'Oise

Engagement du Département du Val d'Oise de voir aboutir le projet de création d'une forêt en plaine de Pierrelaye qui constituera, outre la reconversion de la plaine polluée, un lien entre les forêts de Montmorency et de Saint-Germain.

7.13.2.2.8 La CCIP

La prise en compte et la mesure de l'impact des mesures environnementales contenues dans le projet du SDRIF devront être confrontées aux contraintes et aux réalités économiques.

La question de la préservation des continuités écologiques est très présente dans le projet du SDRIF. On ne dispose cependant pas encore de l'ensemble des éléments, et notamment de la carte des « trames vertes et bleues », cette partie restant à ajuster en fonction des travaux en cours sur le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

La CCIP sera donc attentive à l'impact de cette trame sur les projets de développement du Grand Paris.

La CCIP estime par ailleurs que la prise en compte du risque inondation, risque naturel majeur en Ile-de-France peu mis en avant dans le projet, mérite d'être clairement identifié afin de proposer des politiques adaptées permettant un développement durable du territoire prenant en compte le risque existant.

7.13.2.2.9 Les CRMA et CMA

La CRMA et les CMA proposent de :

- garantir l'accès homogène aux entreprises artisanales notamment dans le secteur du bâtiment à un réseau équilibré de déchetteries en Petite Couronne ;
- développer la filière de l'éco-construction avec les activités de sous-traitance dans le secteur du bâtiment, répondant aux nouveaux défis énergétiques actuels.

7.13.2.3 L'avis de l'Autorité environnementale

La totalité de l'avis de l'Autorité environnementale porte sur l'environnement. Il convient de se reporter au Chapitre 3 pour le détail de cet avis.

7.13.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

7.13.3.1 Sur la soutenabilité du développement de l'Ile-de-France

Questions de la Commission d'enquête

Comment la Région Ile-de-France apprécie la soutenabilité de son développement prévu par le SDRIF? Dans cette appréciation, quelle est l'importance du Grand Paris Express et de l'urbanisation qu'il génère ?

Quels sont ses critères d'appréciation ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La question de la soutenabilité du développement porté par le projet de SDRIF a été abordée dans les réponses apportées aux thèmes 3.3 –densification et 5 – Transports.

Il peut dans un premier temps être rappelé que la métropole francilienne présente des atouts considérables au niveau national et une robustesse significative due :

- à la compacité de l'agglomération qui rend possible un système de transports publics dense et maillé et un marché du travail élargi et fluide ;
- à la relative sobriété de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels qui permet d'intégrer à la dynamique métropolitaine les composantes économiques, environnementales, patrimoniales et récréatives dont sont porteurs ces espaces.
- à la relative sobriété de la consommation en ressources naturelles (eau, matériaux, énergies) et en production de déchets, par rapport aux autres régions françaises.

En outre, les choix structurant le projet spatial, posés dans le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » et analysés dans le fascicule « Evaluation environnementale » relèvent du maintien du poids démographique de l'Île-de-France en France, de la recherche d'un développement équilibré et cohérent pour la région dans son environnement et de l'objectif de ne pas accroître les déséquilibres territoriaux à l'échelle du Bassin Parisien. Au sein de ce projet d'aménagement s'inscrit le Grand Paris Express et désormais, depuis le 6 mars 2013, le projet d'ensemble du « Nouveau Grand Paris », projet intégrateur orientant à moyen terme l'urbanisation et modernisant à court terme le réseau existant.

La traduction des objectifs et des orientations du SDRIF dans les documents d'urbanisme locaux et la convergence des politiques publiques d'aménagement sont des conditions nécessaires à la construction d'un modèle de développement soutenable. L'autorité environnementale, dans son avis délibéré le 28 mars 2013, recommande explicitement « à l'Etat et à toutes les collectivités concernées par l'aménagement de l'Île-de-France, au vu des interrogations suscitées par l'empreinte environnementale du modèle de développement urbain actuel de la région, de faire de la réduction de cette empreinte une priorité explicite de rang élevé, justifiant des actions conjointes déterminées. »

Par ailleurs, en vertu de l'article R 141-1 du Code de l'urbanisme, l'évaluation environnementale du SDRIF traite spécifiquement de l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du Schéma sur l'environnement, expose les motifs pour lesquels le Schéma a été retenu au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national. L'analyse de la soutenabilité du Schéma est le propre de la démarche d'évaluation environnementale.

La justification des choix effectués dans le projet de SDRIF (partie 5 du rapport évaluation environnemental) présente les bénéfices comparatifs du développement urbain régional au regard de la consommation énergétique, des émissions de GES/habitant, et de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels. Ceux-ci constituent, avec les autres variables mobilisées dans cette partie (distance moyenne parcourue en voiture particulière par jour par habitant ou emploi, part de la population et de l'emploi située à moins de 2 km d'une gare) autant de critères d'appréciation de la soutenabilité du développement régional.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Les questions de la commission d'enquête.

La Région peut elle exposer les tendances d'évolution des données représentatives de l'environnement régional au cours des 15 dernières années et les évolutions tendancielle d'ici 2030, y compris au niveau des populations et des territoires soumis aux incidences les plus négatives et cumulatives ? Comment le SDRIF pourra assurer une inflexion plus favorable à l'environnement et à la soutenabilité du développement par rapport à ces tendances?

Avis et commentaires techniques de la Région

La partie 4 du fascicule évaluation environnementale (« état initial de l'environnement et son évolution tendancielle et analyse des incidences notables prévisibles du Sdrif sur l'environnement ») s'attache à exposer les tendances d'évolution passées et futures de l'environnement francilien. Ces tendances d'évolution y sont évoquées enjeu par enjeu. Pour les enjeux relatifs à l'exposition des territoires et des populations aux risques et nuisances (parties 4.1 et 4.4.), les perspectives d'évolutions, positives ou négatives, sont nuancées par sous-enjeux.

Plus particulièrement, dans le cadre de l'élaboration du scénario de référence (voir encadré p. 58 du fascicule évaluation environnementale), les tendances observées entre 1990 et 2008 ont été prolongées à l'horizon 2030 pour chacune des entités géographiques (cœur de métropole, communes urbaines de la Ceinture verte, communes urbaines de l'espace rural, communes rurales) et pour chacune des variables-clés utilisées dans la justification des choix (partie 5) :

- espaces urbanisés,
- densité humaine des espaces urbanisés,
- distance moyenne parcourue en voiture particulière par jour par habitant ou emploi,
- part de la population et de l'emploi située à moins de 2 km d'une gare.

Connaissant ces évolutions tendanciennes, le projet de SDRIF entend permettre une inflexion favorable à l'environnement :

- en orientant le développement urbain vers les espaces présentant les meilleures performances au regard des variables-clés ci-dessus, tout en évitant le plus possibles les grands réservoirs de ressources et sites multifonctionnels (voir carte p. 170) autant que les sites carencés, pollués ou soumis à risques et nuisances (voir carte p. 171 du fascicule évaluation environnementale) : c'est ce que l'on appelle « l'effet de structure » du projet de SDRIF ;
- en améliorant, en outre, les performances de chaque espace, notamment en termes de densité, de desserte par les transports collectifs et d'offre en espaces verts : c'est « l'effet d'accompagnement » du projet de SDRIF.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant le scénario de référence, les ajustements suivants seront apportés à l'évaluation environnementale du projet de SDRIF :

Explicitation et quantification du scénario de référence, dans la partie 3 « méthode de l'évaluation environnementale »

Clarification des effets de structure et des effets d'accompagnement dans la partie 5 « justification des choix effectués dans le SDRIF »

7.13.3.2 Sur l'impact de la densification

Les questions de la commission d'enquête.

Les avis et commentaires techniques de la Région La Région peut elle produire des analyses comparatives sur les impacts environnementaux de différents modes et types d'urbanisation, tant au niveau de leur densité, des formes urbaines, de leur mixité, de leur niveau d'équipements et de desserte, de leur consommation en espaces naturels et agricoles ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les outils mis en place pour l'évaluation environnementale du projet de SDRIF ont permis de vérifier la pertinence du projet spatial régional :

- d'une part, en termes de répartition du développement urbain entre les entités géographiques de la région (« polycentrisme compact » visant à renforcer le poids du cœur de métropole et des communes urbaines de l'espace rural dans l'ensemble régional) ;
- d'autre part, au sein de chaque entité géographique, en termes d'équilibre entre densification et extension.

Sur ce second point, le projet de SDRIF promeut une densification globale, ambitieuse mais raisonnable, des tissus urbains existants, de 10 à 15% selon les communes. La densification est un élément de réponse central aux objectifs de développement urbain au niveau régional (notamment les 70 000 logements à construire par an) afin de contenir la consommation effective d'espaces agricoles et naturels dans le volume maximum estimé dans le projet de SDRIF. Un scénario qui n'intégrerait pas la densification aurait des conséquences négatives, au niveau régional, non seulement sur la consommation d'espaces agricoles et naturels et sur la densité humaine moyenne, mais aussi sur la distance moyenne parcourue en voiture particulière et sur la part de la population et de l'emploi située à moins de 2 km d'une gare.

Il faut souligner qu'au sein de chaque commune, la densification globale prendra une intensité et une forme adaptée à chacun des types de tissus urbains existants. Les orientations communes du SDRIF (p 24-25 du fascicule Orientations réglementaires) incitent à la mutabilité des terrains et à l'exploitation des friches et enclaves urbaines. La préservation des caractéristiques paysagères et la valorisation des éléments d'urbanisation traditionnelle doivent être prises en compte dans les nouvelles formes urbaines.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.13.3.3 Sur les émissions de gaz à effet de serre, le changement climatique et l'énergie

Les questions de la commission d'enquête :

Comment expliquer la faible prise en compte par l'opinion publique des enjeux du changement climatique et de l'évolution énergétique? La liaison entre mode d'urbanisation, consommation d'énergie et rejets de gaz à effet de serre a-t-elle été suffisamment expliquée ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les évolutions significatives de certains paramètres climatiques (hausse des températures, montée du niveau de la mer, modification du régime des précipitations...) sont analysées par les experts du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat depuis 25 ans. Parmi les enjeux liés à l'environnement, la question de l'émission des gaz à effet de serre (GES) et de ses effets sur le climat occupe une place de plus en plus importante depuis une quinzaine d'année. Si les enjeux d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique restent difficiles à percevoir pour l'opinion publique, compte-tenu de leur globalité et de leurs effets à long terme, la vulnérabilité des citoyens n'en reste pas moins une réalité. L'Ile-de-France compte près de 330 000 ménages en situation de précarité énergétique, c'est-à-dire consacrant plus de 10% de leurs revenus à payer les factures de gaz ou d'électricité.

C'est pourquoi la Région s'est engagée depuis de nombreuses années sur la voie de la transition énergétique et de la conversion économique et sociale. Récemment la Région a adopté le Plan régional pour le Climat (en juin 2011), adopté une politique Energie-Climat contribuant à la mobilisation des acteurs locaux et visant à accélérer la rénovation énergétique des logements (en novembre 2012), élaboré avec l'Etat le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Énergie (SRCAE arrêté le 14 décembre 2012) décliné dans les Plans Climat Énergie Territoriaux, organisé des Etats généraux de la conversion écologique et sociale et participé aux débats nationaux sur la transition énergétique.

Les politiques publiques en œuvre à l'échelle régionale convergent pour une meilleure prise de conscience de la nécessaire évolution des comportements et pour la mise en place de dispositifs d'accompagnement appropriés.

L'évaluation environnementale participe de cet effort de pédagogie en expliquant dans les parties dédiées (p 63 et suivantes) le lien entre les évolutions climatiques, la dépendance énergétique et l'aménagement du territoire.

Les facteurs de réduction de la facture énergétique sont développés dans le thème 4 - Développement économique.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Les questions de la commission d'enquête.

Pourquoi le SDRIF n'a-t-il pas repris les orientations du SRCAE sur ces thèmes pour mieux justifier ses objectifs, ses orientations et son projet spatial? Pourquoi ne pas avoir évoqué les enjeux du SDRIF dans le cadre des débats sur la transition énergétique? Pourquoi le discours sur le « changement de braquet nécessaire » prononcé dans le cadre du SRCAE pour respecter nos

engagements climatiques d'atteinte du facteur 4 en 2050,- la région devant diviser par un facteur de plus de 2 ses consommations énergétiques-, n'a-t-il pas été repris dans le SDRIF?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF a repris explicitement (p31 du fascicule Défis, projet spatial régional et objectifs) l'objectif fondateur du SRCAE (cité par la loi Grenelle 2) d'atteinte du facteur 4 à horizon 2050. Il intègre pleinement l'ambition de la transition énergétique et les enjeux liés à l'aménagement du territoire dans sa mise en œuvre. Ceux-ci font partie intégrante des priorités portées par la Région dans le cadre du débat national sur la transition énergétique, avec les enjeux majeurs d'amélioration énergétique du bâtiment, de mise en œuvre du PDUIF sur la réduction de la circulation automobile et de développement des énergies renouvelables.

L'évaluation environnementale du projet de SDRIF fait état :

- de l'articulation du SDRIF et du SRCAE (p 37) en précisant les modalités de la cohérence nécessaire entre les deux documents –par le partage des objectifs du SRCAE, et la cohérence des dispositions normatives du SDRIF avec celui-ci ;
- des temps d'élaboration concomitants (Schéma p 32) ayant permis la bonne articulation des Schémas ;
- de la méthodologie et du périmètre de calcul des émissions de GES du SRCAE (p 65) repris dans la démarche d'évaluation environnementale.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête :

La Région peut-elle donner l'évaluation de l'incidence du Grand Paris Express et de l'urbanisation qu'il génère sur les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les études conduites par le Réseau de Transport d'Electricité, relatives à l'approvisionnement électrique du Grand Paris (projet pris dans son ensemble, à savoir réalisation de nouvelles infrastructures de transports et objectifs d'urbanisation), mentionnent une augmentation à terme de la consommation électrique en Ile-de-France de 20%, dont les plus gros postes consommateurs seraient les logements et l'activité d'une part, les datacenters d'autre part. Actuellement, la consommation d'électricité représente une part importante de la consommation énergétique finale en Ile-de-France (28% contre 23% au niveau national), et la région importe plus de 90% de l'électricité qu'elle consomme. Pour répondre à ce nouveau besoin de consommation, le Schéma décennal de développement du réseau public de transport d'électricité devra permettre une fluidification des mouvements d'énergie. L'enjeu sera aussi la régulation journalière et saisonnière de l'appel de puissance, c'est-à-dire de l'augmentation de la puissance électrique nécessaire pour répondre aux besoins. Les incidences en matière d'émissions de gaz à effet de serre dépendront des sources d'énergies susceptibles de produire cette électricité.

Le projet de SDRIF a pris en compte ces études et a conduit de façon plus large l'analyse des incidences prévisibles du développement urbain (densification, extension, desserte en transports collectifs) en matière de consommation énergétique et d'émissions de GES associées.

En effet, la réalisation du GPE augmentera fortement la performance du réseau de transports collectifs lourds dans le pourtour du cœur d'agglomération mais aussi, par un effet de maillage, dans l'ensemble de la région. Ces effets ont été pris en compte dans l'estimation de la réduction, plus forte que tendancielle, de l'usage de la voiture particulière dans le cœur de métropole et les autres communes urbaines de la Ceinture verte comme de l'espace rural (« effet d'accompagnement » décrit dans la partie 5 du fascicule évaluation environnementale). En orientant le développement urbain vers ces secteurs, le projet de SDRIF entend permettre une réduction des émissions de GES par rapport au scénario tendanciel.

Toutefois, la réduction des émissions de GES due à la moindre utilisation de la voiture particulière demeurera limitée (de l'ordre de 3 à 4%), conformément d'ailleurs aux hypothèses du SRCAE qui

mise surtout sur la réduction des consommations énergétiques dans les logements et sur le développement des énergies renouvelables.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les émissions de gaz à effet de serre, les ajustements suivants seront apportés à l'évaluation environnementale du SDRIF :

Explicitation et quantification du scénario de référence dans la partie 3 « méthode de l'évaluation environnementale », incluant une composante « évolution des émissions de GES à l'horizon 2030 »

Quantification, dans la partie 4.1 « analyse des incidences notables prévisibles du SDRIF sur l'environnement », de la réduction des émissions de gaz à effet de serre imputable au SDRIF à l'horizon 2030 par comparaison « toutes choses égales par ailleurs » entre scénario de référence et scénario SDRIF.

Question de la commission d'enquête :

Peut-on limiter la dépendance énergétique de l'Ile-de-France dans des conditions économiques et environnementales acceptables par la population ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF a pour objectifs de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables et de prévoir les espaces nécessaires à l'implantation des installations techniques (éoliennes, plateformes de séchage et conditionnement de bois énergie). Ces objectifs trouvent une traduction forte dans les orientations réglementaires (p21), en prévoyant que les emprises nécessaires au développement de ces équipements soient réservées

La biomasse (bois énergie, biogaz, cultures énergétiques, etc.) offre un potentiel de valorisation énergétique intéressant, à favoriser dans le respect de la production agricole à vocation alimentaire et du renouvellement durable des forêts. Le Schéma régional éolien de l'Ile-de-France prévoit d'encourager le grand éolien dans les zones à potentiel favorable. La sécurisation des approvisionnements par le maintien et le développement des infrastructures et équipements est stratégique pour la diversification des sources d'énergie.

Le projet de SDRIF accompagne ces objectifs de dispositions réglementaires relatives à l'agrandissement et l'implantation d'équipements de production et de distribution liés à ces filières.

Le projet de SDRIF arrêté est cohérent avec les objectifs du SRCAE et du PPA, dans ses objectifs et dans ses orientations réglementaires. Dans une approche sectorielle, il préserve les potentiels d'énergies renouvelables ou en facilite leurs conditions d'exploitation (réseaux de chaleur, géothermie) ; dans une approche systémique, il propose un projet basé sur la compacité, la densité, le lien urbanisme/transport, habitat/activité, etc.

Par ailleurs, la création de la société d'économie mixte « Energies Positif » en novembre 2011 est une réponse forte aux collectivités territoriales et aux franciliens permettant d'agir pour la rénovation énergétique des bâtiments aujourd'hui délaissés (en particulier logement collectif et parc de bâtiments des collectivités territoriales) et de soutenir le développement des énergies renouvelables dans la région.

Par ailleurs la Région n'est pas favorable à l'exploitation sur son territoire des énergies fossiles non conventionnelles telles les gaz et huiles de schistes.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Les sondages pétroliers existants et projetés ont-ils été recensés ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les forages pétroliers existants et les zones de recherche d'hydrocarbures ne sont pas recensés ni cartographiés dans le projet de SDRIF. Leur autorisation ne relève pas du SDRIF mais de l'application du Code minier.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.13.3.4 Sur la biodiversité

Question de la commission d'enquête :

Comment maîtriser et assurer l'équilibre général urbanisation/développement des protections, avec des mécanismes de compensations ?

Avis et commentaires techniques de la Région

En application des dispositions de l'article L.110 du Code de l'urbanisme, les collectivités publiques doivent harmoniser leurs prévisions et décisions en matière d'utilisation de l'espace. Cet objectif d'équilibre est décliné pour tous les documents d'urbanisme qu'ils soient locaux (SCOT et PLU) ou régionaux comme le SDRIF. Ainsi, la maîtrise de l'équilibre global entre le développement des territoires et l'accroissement des protections des espaces ouverts constituent des enjeux majeurs des documents d'urbanisme.

Le SDRIF, en tant que document d'urbanisme opposable aux SCOT et en leur absence aux PLU, et cadre de cohérence des politiques régionales, traite de cet équilibre à l'échelle francilienne. Le projet de SDRIF est porteur de la transition de l'aménagement régional. A ce titre, il répond aux trois grands défis (la solidarité, les mutations environnementales, et l'attractivité et le développement) de la métropole francilienne en conciliant des objectifs de développement ambitieux avec des objectifs de préservation et de protection des espaces très significatifs. L'équilibre qui en découle est traduit par des « orientations réglementaires » inscrivant dans le droit des sols cette double nécessité.

La cohérence et la pertinence d'ensemble est vérifiée et justifiée par l'évaluation environnementale qui permet de renforcer les convergences et de réduire les contradictions éventuelles.

En outre, l'exercice évaluatif implique de prévoir des mesures afin d'éviter les incidences, de réduire celles qui ne peuvent être évitées, et en dernier recours, de compenser les incidences résiduelles.

Le projet de SDRIF prévoit des mesures répondant à ces trois séquences en insistant prioritairement sur les deux premières, notamment du fait de la grande complexité de réalisation des mesures compensatoires, de leur coût et de leur caractère discriminant pour certains espaces réceptacles de la compensation. Enfin, pour renforcer les performances du SDRIF dans ce domaine, le projet de SDRIF prévoit, dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » annexé à celui-ci, des dispositifs d'accompagnement des collectivités locales intégrant notamment des outils d'aide, de suivi et d'évaluation.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Au-delà de leur caractère emblématique ou anecdotique, comment donner aux fronts urbains d'intérêt régional une fonction de délimitation nette entre urbanisation et espaces ouverts sur des longueurs significatives ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Innovation introduite par la Région dans le projet de SDRIF adopté par l'assemblée régionale en 2008 et reprise dans le projet de SDRIF arrêté par l'assemblée régionale le 25 octobre 2012, le front urbain d'intérêt régional (FUIR) est, au travers des orientations réglementaires du projet de SDRIF, l'un des outils les plus contraignants de ce dernier en matière de préservation des espaces ouverts et de lutte contre l'étalement urbain. Il n'est ni symbolique ni anecdotique, dans la mesure où :

- sa localisation ainsi que les orientations qui s'y rattachent devront trouver une traduction précise dans les documents d'urbanisme locaux ;
- il est représenté sur des territoires bien identifiés, dans la Ceinture verte et dans les grandes vallées, où la pression urbaine est particulièrement forte.

Si la représentation du FUIR est nécessairement schématique, eu égard à l'échelle de la carte, celui-ci doit bien se traduire, au niveau local, par une délimitation nette entre espace urbanisé et espaces ouverts puisqu'il revient à la collectivité territoriale concernée d'en fixer, à son échelle, les limites précises dans son document d'urbanisme. Bien qu'une certaine marge d'adaptation soit laissée à la collectivité - les redents situés entre la limite d'urbanisation actuelle et le front pouvant être urbanisés - il est cependant bien précisé qu'aucune urbanisation nouvelle ne pourra franchir ce front, une fois celui-ci délimité précisément.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront apportés aux orientations réglementaires du projet de SDRIF :

Le guide de lecture du projet de SDRIF sera ajusté afin de préciser que la représentation des éléments identifiés sur la CDGT est symbolique, au même titre que celle des espaces représentés sur cette dernière, et qu'il revient aux documents d'urbanisme locaux de préciser leurs limites.

La phrase qui précise qu'il appartient aux collectivités territoriales de fixer les limites précises des fronts urbains d'intérêt local sera supprimée, afin de laisser une marge de manœuvre suffisante à ces collectivités quant au moyen d'identification précise de ces fronts, et afin d'éviter une redondance avec le paragraphe suivant.

Les ajustements suivants seront apportés à la CDGT :

La représentation des fronts urbains d'intérêt régional sera ajustée de manière à éviter une interprétation trop précise adossée au parcellaire et permettre une lecture en compatibilité : les lignes brisées seront remplacées par des lignes continues, le cas échéant avec des angles arrondis

Question de la commission d'enquête :

La Région peut-elle préciser la gouvernance et les moyens permettant d'assurer la pérennité, la fonctionnalité des continuités écologiques ainsi que le développement de la protection de la biodiversité ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Consacré par les lois Grenelle, le dispositif « Trame verte et bleue » a pour objectif premier d'enrayer la perte de biodiversité à l'échelle nationale. S'inscrivant dans les différents engagements pris par l'Etat depuis la Convention pour la Diversité Biologique de 1992, la Trame verte et bleue constitue un outil d'aménagement durable du territoire (article Art. R 371-16 du Code de l'environnement). En outre, la modification de l'article L 110 du Code de l'urbanisme consacrant comme principe fondamental de l'urbanisme « [...] la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques » implique une prise en compte très importante des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement.

Le projet de SDRIF répond, à son échelle, à ces exigences en symbolisant les segments de continuités écologiques faisant partie des continuités principales d'intérêt régional ou suprarégional du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols. (cf 3.5 des Orientations réglementaires). Les orientations réglementaires qui précisent la portée de ces continuités visent le maintien ou la restauration de celles-ci. A ce titre, le SDRIF s'inscrit en cohérence avec l'action régionale pour la biodiversité. Dans le cadre des stratégies nationales successives pour la biodiversité, la Région s'est dotée d'outils spécifiques comme une Charte régionale de la biodiversité et des milieux naturels dès 2003, une Stratégie régionale pour la biodiversité à partir de 2007 et une Agence régionale (Natureparif) dédiée dès 2007. Ces dispositifs ont été complétés par le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dont l'élaboration a été lancée en 2010.

A travers sa politique régionale, la Région fédère les acteurs locaux et régionaux autour des enjeux de préservation et de valorisation de la biodiversité. Ces actions sont relayées au niveau local par l'intermédiaire d'agences régionales comme Natureparif et l'AEV, de l'Agence de l'eau Seine-Normandie notamment (soutien à la restauration des continuités aquatiques). Elles s'articulent également avec l'ensemble des autres outils spécifiques (stratégie de création des aires protégées, réserves naturelles nationales et régionales, arrêtés de protection de biotope, Natura 2000, parcs naturels régionaux etc.).

Par ailleurs, la préservation et la restauration des continuités écologiques relèvent de la responsabilité commune. Chaque acteur (Etat, collectivités, associations, aménageurs...), chaque territoire, doit, à son échelle, intégrer ces enjeux dans leurs documents d'urbanisme, leur pratique de gestion de l'espace et leur projet d'aménagement. Le renforcement de cette synergie fait partie préoccupations du SDRIF (cf 1.3 des Propositions pour la mise en œuvre) et du SRCE dans leur mise en œuvre respective.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

En cas de superposition sur la CDGT de l'indication de continuités écologiques avec celles de création d'infrastructures de transport ou de secteurs d'urbanisation renforcée, a-t-on vérifié que ces objectifs étaient conciliables ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme précisé à l'occasion du thème 3.2 (« la géographie stratégique »), la superposition d'une flèche représentant une continuité écologique et d'une pastille représentant un secteur d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle ne remet en cause aucun de ces deux objets mais amène à concilier les orientations qui s'y rattachent : il ne sera possible d'urbaniser le secteur concerné que dans le respect de la règle de préservation concurrente. Les caractéristiques de cet espace à préserver (tracé, emplacement précis, ampleur...) dépendant de la nature exacte de la continuité, il s'agira, dans le cas des continuités écologiques, de s'assurer que le projet d'aménagement permet la circulation des espèces entre les réservoirs de biodiversité concernés.

Il en va de même pour l'ensemble des capacités d'extension, dont la mobilisation reste également subordonnée au respect des règles de préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, mais aussi des servitudes qui peuvent s'imposer aux documents d'urbanisme locaux indépendamment du SDRIF (zones à risques, sites classés, etc.).

Dans le cas de la création d'infrastructures de transport interférant avec une continuité écologique, les orientations réglementaires du projet de SDRIF prévoient explicitement qu'il devra être recherché en premier lieu l'évitement de la continuité par l'infrastructure. Si cela n'est pas possible, l'impact sur la continuité et les réservoirs de biodiversité devra être réduit au maximum, ou à défaut compensé (p.45 du fascicule « Orientations réglementaires »).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Peut-on différencier davantage les différentes catégories d'espaces naturels ou de loisirs ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF distingue, au sein des espaces ouverts, deux grandes catégories d'espaces, en plus des espaces agricoles : les « espaces boisés et espaces naturels » d'une part, les « espaces verts et espaces de loisirs » de l'autre.

Ces catégories sont clairement différenciées au sein du document, tant par la définition précise qui en est faite au sein du fascicule « Orientations réglementaires », que par leur représentation sur la CDGT (aplat vert foncé pour les espaces boisés et les espaces naturels, aplat vert clair pour les espaces verts et les espaces de loisirs).

Concernant les espaces boisés et espaces naturels, la distinction entre ces deux types d'espaces est clairement faite par le projet de SDRIF: alors que les premiers recouvrent les massifs forestiers publics ou privés, les boisements isolés et les grands domaines boisés (y compris coupes forestières, clairières et parcelles à boiser), les seconds sont constitués des prairies, pelouses calcicoles, landes, platières, tourbières, ou encore zones humides.

Ces deux types d'espaces sont également distingués au travers des orientations qui les visent puisque le projet de SDRIF prévoit, dans son état actuel, que les espaces naturels non boisés

intégrés aux espaces boisés doivent être préservés et n'ont pas vocation à être systématiquement boisés.

Néanmoins, afin d'aborder les espaces naturels de manière plus générale et dans un souci de meilleure lisibilité de la règle, il est proposé d'ajuster les orientations réglementaires pour préserver les espaces naturels représentés sur la CDGT.

Les espaces verts et espaces de loisirs, quant à eux, n'assurent pas la même vocation que les espaces boisés et naturels. S'ils remplissent une fonction environnementale importante (préservation de la biodiversité en milieu urbain, capacité d'expansion des crues, rafraîchissement des quartiers...), ils jouent cependant un rôle fondamental dans la préservation du caractère vivable de la ville, à laquelle ils sont intégrés, mais aussi au développement de l'offre touristique et de loisirs, et plus largement à l'attractivité régionale.

Si le projet de SDRIF établit une liste relativement exhaustive d'espaces considérés comme assurant cette fonction, il n'a cependant pas vocation à énumérer plus en détail les différentes catégories d'équipements destinés à être accueillis dans ces espaces, qu'il s'agisse des espaces déjà existants ou des espaces d'intérêt régional à créer, tels qu'ils sont représentés sur la CDGT. Il s'agit, avant tout, d'organiser la structuration de l'espace et non l'offre d'équipements.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte dans le fascicule dédié aux orientations réglementaires :

L'orientation relative aux espaces boisés sera clarifiée pour :

- Affirmer le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels ;
- Permettre la mise en œuvre des dispositions légales du Code forestier et du Code de l'environnement, notamment en matière de gestion forestière durable et de défrichage encadré par décision préfectorale pour permettre la réalisation de certains projets ;
- Ajuster la règle de protection des lisières boisées pour les massifs de plus de 100 hectares.

Question de la commission d'enquête :

Comment atteindre la norme de superficie d'espace vert par habitant en territoire dense ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les réponses apportées au thème 3.3 – densification et consommation foncière - traitent des implications du projet spatial régional promu par le SDRIF et particulièrement des objectifs de la densification et la qualité de vie (point 6).

L'orientation réglementation ciblée exprime un objectif : celui de réduire la carence en espaces verts publics et d'augmenter leur accessibilité (pour mémoire p 25 du fascicule Orientations réglementaires : « Dans les secteurs déficitaires en espaces verts, l'offre d'espaces verts publics de proximité doit être développée afin de tendre vers 10 m² par habitant »).

Pour y parvenir, le SDRIF prévoit la préservation des espaces verts existants mais aussi la création de nouveaux espaces dans les territoires carencés (localisés par les marguerites vertes sur la CDGT). Il définit un réseau de liaisons vertes favorisant l'accès aux espaces verts, et constituant la trame verte d'agglomération (p 98-99 du fascicule Défis, projet spatial régional et objectifs).

Les nombreux dispositifs permettant de reconquérir des espaces ouverts urbains (notamment les berges), d'engager la mutation d'espaces de friches inconstructibles, d'intégrer les espaces verts en amont des projets d'aménagement locaux, sont mentionnés dans le fascicule Propositions pour la mise en œuvre (p 52-53, p 63 et suivantes). L'agence des espaces verts, les politiques départementales en faveur des espaces naturels sensibles en sont par exemple les vecteurs.

L'accompagnement des collectivités, réalisé par la Région au moyen des chartes urbanisme-transport ou des expérimentations sur les Nouveaux Quartiers Urbains, contribue à l'atteinte de cet objectif.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les orientations réglementaires applicables aux espaces verts publics, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

Clarifier la rédaction pour faire en sorte que, dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts, les documents d'urbanisme permettent de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics de proximité par habitant au niveau communal.

7.13.3.5 Sur les ressources en eau et les milieux aquatiques

Question de la commission d'enquête :

Sur les ressources en eau et les milieux aquatiques

Peut-on compléter la cartographie par l'indication des petits cours d'eau ou des petits plans d'eau, éventuellement sous forme d'une carte spécifique ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme le précise le guide de lecture du projet de SDRIF, La CDGT, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2008. De ce fait, les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale (cf. carte « Grandes entités géographiques »), et d'une superficie inférieure à 15 hectares hors de l'agglomération centrale, ont été en général englobés dans les espaces environnants. Suivant la même logique, le réseau hydrographique fin n'a pas été représenté. Il revient aux documents d'urbanisme locaux de les identifier en compatibilité et dans le respect des dispositions énoncées dans les orientations réglementaires.

Par ailleurs, une carte dénommée « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » figure dans le fascicule « Défis, projet spatial, objectifs » (page 157) et présente clairement les petits cours d'eau.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Peut on signaler sur une carte à plus grande échelle que celle figurant dans le document « Défis, projet spatial régional et objectifs » les ressources en eau présentant une certaine fragilité au regard des besoins en eau, en faisant notamment référence au SDAGE ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La carte du projet de SDRIF intitulée « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » (page 157 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs ») présente une synthèse des connaissances disponibles, issues notamment du SDAGE, à l'échelle de l'Ile-de-France.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant la vulnérabilité des petits cours d'eau, les ajustements suivants seront apportés :

Mise en évidence plus explicite, dans le texte de la partie 4.3 de l'évaluation environnementale, de la vulnérabilité quantitative et qualitative de certains petits cours d'eau et de la vigilance à apporter lors de la mise en œuvre du SDRIF.

Intégration dans les zones à enjeux particuliers de la carte « Vulnérabilité de la ressource en eau » des cours d'eau en état écologique médiocre ou mauvais présentés sur la carte intitulée « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » p157.

Question de la commission d'enquête :

Dispose-t-on d'études évaluant l'impact du changement climatique sur l'état des ressources en eau de la région ? La prévision d'étiages ou de crues de plus en plus sévères ne doit-elle pas conduire à déterminer une limite au développement de la région ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'analyse des enjeux environnementaux conduite dans le cadre de la démarche d'évaluation environnementale pour l'élaboration du projet de SDRIF s'appuie sur deux études prospectives en climatologie et hydrologie. Ces études montrent que les tensions sur les ressources en eau ne devraient pas se faire sentir à l'horizon 2030, mais à un horizon plus lointain (2050). Les réflexions pour anticiper ces évolutions sont à engager mais les systèmes actuels ne sont pas remis en cause pour l'horizon du SDRIF.

Le projet de recherche européen Climaware (en cours 2010-2013, piloté par l'Université de Kassel, impliquant des équipes d'Irstea ainsi que l'ETPB Seine Grands Lacs) a pour objectif de définir des stratégies d'adaptation au changement climatique de la gestion des barrages-réservoirs des Grands Lacs de Seine. Les premières simulations de l'étude montrent une probable diminution du débit d'étiage sur une période future (2046-2065) due au changement climatique. Les minima seraient notamment plus prononcés et les périodes de faibles débits plus longues en automne. Ces problèmes pourraient nécessiter, à court ou moyen terme, l'adaptation des règlements d'eau des barrages-réservoirs pour mieux respecter leurs objectifs. Concernant les débits de crues et les inondations, les simulations ne sont pas conclusives, à ce stade. Par ailleurs, la prise en compte des remontées des nappes phréatiques ne doit pas être négligée.

La deuxième phase de ce projet, actuellement en cours, consiste en l'amélioration de la modélisation hydrologique du territoire, et l'intégration au modèle de différentes stratégies d'adaptation sur le bassin.

Par ailleurs, l'étude prospective sur le bassin hydrographique de la Seine du projet Rexhyss (Impact du changement climatique sur les ressources en eau et extrêmes hydrologiques dans les bassins de la Seine et de la Somme, 2009) montre également que le changement climatique devrait intensifier les contrastes saisonniers du débit de la Seine, se traduisant par une réduction des débits d'étiage de l'ordre de 30 % à l'horizon 2050. Cela limitera les possibilités de dilution de la pollution résiduelle en sortie de stations d'épuration. En prévision de cette échéance, une réflexion et une adaptation du système d'assainissement sont à prévoir.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant l'anticipation du changement climatique sur les ressources en eau, les ajustements suivants seront apportés au fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » :

Ajout d'un paragraphe relatif à la nécessité d'engager à court terme des études pour anticiper les conséquences du changement climatique sur la ressource en eau, même si les évolutions attendues ne se feraient sentir qu'à un horizon lointain (2050).

7.13.3.6 Sur l'alimentation en eau potable et l'assainissement

Question de la commission d'enquête :

Quelles dispositions sont proposées pour sécuriser l'alimentation en eau des populations franciliennes (gouvernance, interconnexion entre unités de distribution...)?

Avis et commentaires techniques de la Région

Concernant la préservation de la ressource afin de répondre aux enjeux liés au droit à l'eau (protection quantitative et qualitative, gestion démocratique et transparente, dispositifs sociaux), le projet de SDRIF fixe des objectifs ambitieux de préservation des cours d'eau superficiels et des nappes souterraines afin de garantir un accès à une eau de qualité à tous les franciliens (p. 157 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »).

Ces objectifs sont inscrits dans le droit des sols par l'intermédiaire d'orientations réglementaires fortes, comme la nécessité de prendre en compte dans les projets d'extension de l'urbanisation la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme, au premier rang desquels les ressources stratégiques des grandes nappes (Champigny, Beauce, Albien et Néocomien). (Cf 3.6 Orientations réglementaires).

La préservation des milieux en eau et zones humides contribue également à la réponse aux enjeux précités. Le projet SDRIF vise notamment la préservation des éléments naturels (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, berges naturelles, dépendances et délaissés de rivière et réseaux aquatiques et humides de têtes de bassin) participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau.

Par ailleurs, comme pour la biodiversité, la Région s'est dotée d'une politique régionale de l'eau. Celle-ci, révisée en 2012, fixe des objectifs et des moyens d'actions ambitieux pour la période 2013-2018. L'intégration des enjeux liés à l'eau dans tous les documents régionaux (SDRIF, SRCE, SRCAE, Plan Climat régional...) ainsi que l'accompagnement des acteurs locaux dans leur projet par l'intermédiaire de financements directs ou via des Contrats de bassin soutenus par l'Agence de l'eau Seine-Normandie, contribuent à l'atteinte des objectifs de bonne qualité des eaux d'ici 2015 fixés par la Directive cadre sur l'eau de 2000. Ces éléments sont repris dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

L'eau étant considérée comme le patrimoine commun de la nation, sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, relèvent de l'intérêt général (article L210-1 du Code de l'environnement). Il revient donc à chacun d'œuvrer pour répondre à ces enjeux fondamentaux. Le projet de SDRIF s'inscrit dans ce cadre ainsi que dans celui posé par la politique régionale de l'eau, en intégrant dans ses propositions pour la mise en œuvre les différents dispositifs existants et à venir (cf 1.3 des Propositions pour la mise en œuvre).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Quelle est la situation de l'Ile-de-France au regard de la directive européenne relative au traitement des eaux usées urbaines, notamment en ce qui concernent les communes non raccordées au réseau du Syndicat interdépartemental d'assainissement de l'agglomération parisienne ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) constitue l'outil privilégié pour atteindre les objectifs de la directive européenne sur les eaux résiduaires urbaines. Il détermine en particulier l'ensemble des actions à mener pour la mise aux normes des systèmes d'assainissement des communes.

Les situations en Ile-de-France sont très diverses en matière d'assainissement : la collecte et le traitement de l'assainissement sont organisés en zone centrale par le SIAAP (Syndicat interdépartemental d'assainissement de l'agglomération parisienne) et en-dehors de cette zone, certains secteurs connaissent un assainissement relativement concentré sur quelques grandes stations d'épuration intercommunales, d'autres au contraire sont organisés autour d'une multitude de petites stations et enfin certaines communes sont entièrement en assainissement autonome. Chacun de ces systèmes d'assainissement a ses avantages et ses inconvénients. Le raccordement ou non au réseau collectif ne permet pas de conclure quant au bon traitement des eaux usées urbaines.

Cependant, comme développé dans les réponses ci-avant, le projet de SDRIF prend en compte les études prospectives sur le climat. Du fait du changement climatique, la baisse des débits d'étiage risque d'entraîner une moindre dilution des polluants dans les cours d'eau en sortie de station d'épuration. Le SDRIF tient compte de cette vulnérabilité des petites rivières en préservant les ressources et les milieux en eau dans les projets d'extension et d'urbanisation ; de plus, les éléments naturels tels que les réseaux aquatiques et humides de tête de bassin ne doivent pas être dégradés par les aménagements et les constructions (Cf. fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs », p.157).

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront apportés au fascicule « Orientations réglementaires » :

Il sera précisé qu'il est impératif de prendre en compte dans les projets d'extension comme de densification la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme.

7.13.3.7 Sur la gestion des eaux de ruissellement

Question de la commission d'enquête :

Quelles dispositions peut-on prévoir pour favoriser la récupération et la réutilisation des eaux de ruissellement dans les espaces urbanisés ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF, en tant que document d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle régionale, n'a pas compétence pour traiter des modalités de gestion de l'eau à l'échelle locale.

Identifiant cependant le risque d'inondation par ruissellement comme le risque le plus fréquent en Ile-de-France (cf p 101 de l'Evaluation environnementale), et l'imperméabilisation comme facteur aggravant la vulnérabilité des territoires à ce risque, le SDRIF prévoit un ensemble d'orientations spécifiques (p 25 fascicule Orientations réglementaires). Il s'agit d'une part de limiter la surface et la continuité des surfaces imperméabilisées, et d'autre part d'intégrer la gestion des eaux pluviales aux aménagements (toitures végétales, récupérations, noues..).

La gestion alternative des eaux pluviales est citée comme disposition nécessaire visant « l'optimisation de la maîtrise du ruissellement et la limite des rejets dans les réseaux de collecte ».

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les orientations réglementaires applicables aux orientations communes des espaces urbanisés, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

- Clarifier la rédaction pour préciser les espaces concernés par l'application de l'orientation et faire référence aux dispositions spécifiques prévues par le SDAGE.

- Clarifier la rédaction de l'orientation sur la limitation de la surface des espaces imperméabilisés.

7.13.3.8 Sur la pollution atmosphérique et les nuisances sonores

Question de la commission d'enquête :

Les nouvelles dispositions du Plan de Protection de l'Atmosphère qui viennent d'être adoptées sont-elles de nature à répondre aux attentes exprimées lors de cette enquête publique ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) définissent les objectifs et les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants et des zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.

Le PPA doit, en outre, être compatible avec les orientations du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) (article L222-4), arrêté en Ile-de-France le 14 décembre 2012. Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) adopté par le Conseil Régional en novembre 2009 a défini 21 recommandations visant à améliorer la qualité de l'air sur le territoire régional ; le PRQA constitue désormais le volet air du SRCAE.

Les mesures réglementaires et actions incitatives du PPA pour l'Ile-de-France approuvé le 25 mars 2013 contribuent à répondre aux attentes exprimées dans l'enquête publique, en particulier la mesure réglementaire (N°8) qui précise les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme locaux.

Le projet de SDRIF arrêté est cohérent avec les objectifs du SRCAE et du PPA, dans ses objectifs et dans ses orientations réglementaires. Dans une approche sectorielle, il préserve les potentiels d'énergies renouvelables ou en facilite leurs conditions d'exploitation (réseaux de chaleur, géothermie) ; dans une approche systémique, il propose un projet basé sur la compacité, la densité, le lien urbanisme/transport, habitat/activité, etc.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.13.3.9 Sur les pollutions et les nuisances

Question de la commission d'enquête :

*L'accroissement des nuisances (bruit, pollution de l'air notamment par les particules) dues aux transports - développement des infrastructures, accroissement de la circulation et de la saturation routière- et au trafic aérien ne doit-il pas conduire à déterminer à terme une limite au développement de la région et localement à court terme à celui des territoires les plus impactés ?
L'adoption de dispositifs anti-bruit (murs, couverture, enfouissement...) pour les infrastructures routières ou ferroviaires est-elle suffisante pour favoriser leur acceptation ?
Quelles mesures et règles sont proposées pour limiter les pollutions et protéger du bruit les habitants ?*

Avis et commentaires techniques de la Région

Des propos complémentaires sur les infrastructures de transport ont été formulés dans les réponses au thème dédié (thème 5).

Le projet de SDRIF s'inscrit dans le cadre législatif et réglementaire en matière de pollutions (air, eau, sols, milieux naturels...) et nuisances (bruit). En réponse aux enjeux liés à ces préoccupations majeures, il fixe de nombreux objectifs forts comme la réduction de la vulnérabilité de la ville aux risques, pollutions et nuisances, la maîtrise du développement des transports aériens, l'optimisation du système de transport, et le développement de la nature en ville avec les espaces de calme et de respiration.

Plusieurs orientations réglementaires viennent traduire ces objectifs dans le droit des sols en précisant notamment que : « [...] L'insertion des infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces. Il convient d'éviter d'implanter les constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des grandes infrastructures routières ou ferroviaires. » (Cf 1.1 des Orientations réglementaires).

La cohérence des orientations réglementaires du projet de SDRIF avec ses objectifs a été vérifiée au travers de l'évaluation environnementale, qui est venue renforcer l'intégration de ces préoccupations dans le SDRIF. L'évaluation environnementale du projet de SDRIF met en évidence (p197) les mesures d'évitement, de réduction, de compensation sur la qualité du cadre de vie, la santé et le bien-être.

Le projet de SDRIF précise, par ailleurs, dans les propositions pour la mise en œuvre, les différents dispositifs d'accompagnement directs ou indirects des collectivités locales et des maîtres d'ouvrage dans leur projet afin de mieux tenir compte des enjeux liés aux pollutions et nuisances.

Par ailleurs, au-delà du respect des dispositions réglementaires fixées par le Code de l'Environnement en matière de protection contre les risques et les nuisances (PPRI, PEB...), la Région accompagne les collectivités dans leurs projets d'aménagement et participe à l'évaluation qualitative des projets pour limiter les externalités négatives et réduire l'exposition des franciliens aux nuisances. C'est le cas

dans l'élaboration des documents stratégiques comme dans l'application des politiques sectorielles (par exemple isolation thermique et phonique des logements, réduction de bruit à la source ...).

Quant aux dispositifs anti-bruit (murs, couverture, enfouissement...) ils relèvent des mesures de réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores qui sont prises à l'échelle des projets. Le choix du type de dispositif et l'évaluation de sa performance au regard des nuisances générées par le projet sont réalisées à travers l'étude d'impact de ce dernier. De plus, dans le cas des projets relevant du régime des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), le Préfet peut, s'il le juge nécessaire inscrire dans son arrêté d'autorisation des prescriptions en la matière.

Bien que ce type de dispositif ne rentre pas dans le champ de compétence du SDRIF, le projet de Schéma Directeur fixe un cadre de vigilance pour l'exposition des populations aux nuisances sonores notamment à travers l'objectif de limitation et de réduction de la vulnérabilité des villes. L'évaluation environnementale a permis de justifier les dispositions du SDRIF en la matière en démontrant notamment la cohérence et la pertinence.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Sur les matériaux et ressources en matières premières,

Quelle politique d'exploitation de gisements de matériaux en place en Ile-de-France entend promouvoir la Région pour limiter la dépendance et satisfaire les besoins du Grand Paris Express ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La stratégie adoptée dans le projet de SDRIF est cohérente avec celle des Schémas départementaux des carrières. Elle vise à maintenir la part d'approvisionnement assurée par les ressources franciliennes (55% pour ce qui concerne les granulats) et à ne pas aggraver le déficit (avec les régions voisines voire plus éloignées), ce qui est déjà très ambitieux au regard des objectifs de construction (notamment 70.000 logements annuels).

Il s'agit (cf. fascicule « Défis, projet spatial, objectifs » pp.160-162) :

- de préserver l'accès aux bassins de gisements d'enjeu stratégiques,
- d'accroître les efforts de recyclage (déchets de déconstruction, mâchefers, enrobés...),
- de développer le recours aux matériaux alternatifs (minéraux comme la terre, ou non minéraux comme le bois et les agro-matériaux, ou composites),
- de favoriser le transport par voie fluviale et/ou ferroviaire, notamment pour les matériaux importés d'autres régions.

Dans le cadre de la mise en œuvre des projets, les résultats des études conduites par la SGP et la DRIEA seront pris en compte.

Un complément de réponse sur le sous-sol a également été apporté dans la réponse proposée dans le thème 3.3 (densification - consommation foncière).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.13.3.10 Sur les déchets et déblais de chantiers

Question de la commission d'enquête :

Par quels moyens conforter la nécessaire solidarité interdépartementale en matière de politique des déchets, compte tenu de l'évolution démographique prévue?

Quelles sont les contributions du SDRIF à la résolution du problème de l'évacuation et du stockage des déblais du Grand Paris Express ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'évaluation environnementale du SDRIF pointe les enjeux majeurs de gestion des déchets générés par les franciliens et les activités mise en œuvre sur le territoire régional, en particulier ceux issus des chantiers et du BTP : avant tout la réduction à la source du volume de déchets et leur réutilisation ou valorisation.

Il s'agit d'améliorer la collecte et le tri, de compléter et rééquilibrer le maillage territorial des installations concernées, en cohérence avec les objectifs fixés dans les plans régionaux de déchets (PREDMA, PREDD, PREDAS et bientôt PREDEC). Le PREDMA approuvé en 2009 fixe notamment un objectif de rééquilibrage géographique et d'équité territoriale, afin qu'aucune extension ou création de capacités de stockage ne soit prévue dans les départements du Val d'Oise et de Seine-et-Marne jusqu'en 2019.

Face à la problématique du stockage des déchets inertes et à la croissance démographique, le SDRIF prévoit dans les orientations réglementaires (p21) que « des emplacements nécessaires aux équipements structurants (...) destinés au traitement des déchets soient réservés dans les espaces où leur création peut être autorisée, à proximité des activités concernées, afin d'assurer un rééquilibrage territorial (centres de stockage de déchets dans l'ouest et le sud de l'Île-de-France) ou le bon fonctionnement de filières économiques. »

Concernant la problématique de prévention et de gestion des déchets inertes issus des chantiers nécessaires à la réalisation de ses objectifs, le projet de SDRIF identifie en outre plusieurs objectifs convergents pour la prise en compte de cet enjeu :

- privilégier la réhabilitation par rapport à la démolition-reconstruction,
- réutiliser les déchets de chantiers sur site notamment dans le cadre de chantiers structurants,
- privilégier le recyclage...

En termes de mise en œuvre et en cohérence avec les objectifs du PREDEC en cours d'élaboration, il est souhaité l'impulsion à l'échelle régionale d'une prise de conscience sur la réduction à la source, la traçabilité et le recyclage des déchets issus des chantiers et du BTP ainsi que l'inscription dans les documents d'urbanisme locaux des besoins d'installation de tri-regroupement-recyclage mais également de stockage. L'identification des sites structurants pour le stockage de ces déchets, ou pour l'utilisation de terres excavées inertes notamment à l'occasion d'aménagement d'espaces verts ou de loisirs doit être envisagée afin de privilégier une économie circulaire de proximité.

Dans le cadre de sa politique régionale en faveur de la prévention et de la gestion des déchets de chantier, la Région soutient d'une part les projets visant à faire évoluer les pratiques et les comportements dans un objectif de réduction de la production de déchets et d'autre part le développement d'activités de tri, de recyclage et de valorisation. Compte tenu de la situation actuelle (capacités de stockage des déchets inertes existantes situées essentiellement en Grande Couronne au nord-est de l'Île-de-France), comme l'avait fait le PREDMA, le PREDEC proposera une prescription pour limiter les possibilités de création d'installation de stockage des déchets inertes sur les territoires en situation de déséquilibre, de façon à favoriser un rééquilibrage des capacités de stockage.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris, en tant que concepteur du Schéma d'ensemble du Grand Paris Express et maître d'ouvrage de la réalisation des projets, a la charge de conduire les études stratégiques et locales nécessaires à la prise en compte de cet enjeu.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront pris en compte pour le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » :

Ajout d'un paragraphe sur la nécessaire prise en compte des besoins d'installations de tri-regroupement-transit- recyclage mais également de stockage de déchets inertes dans les documents d'urbanisme et mise en place des conditions nécessaires pour leur implantation de façon, à l'échelle régionale, à développer un maillage au plus près des zones de production de déchets.

7.13.3.11 Sur la prévention des risques technologiques

| *Question de la commission d'enquête :*

Comment le SDRIF peut-il contribuer à la réutilisation des sites orphelins pollués ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le modèle de développement urbain durable porté par le SDRIF propose une région compacte, intense, multipolaire et verte. Ces principes d'aménagement visent à concilier l'atteinte des objectifs de construction de logements et de création d'emplois, avec les objectifs d'intégration des préoccupations environnementales dans l'aménagement urbain. L'intensification urbaine implique donc de mobiliser les espaces délaissés et d'établir une stratégie de reconquête des secteurs pollués offrant un fort potentiel de mutation. Ainsi, le SDRIF propose aux acteurs locaux de se saisir de l'opportunité ouverte par la perspective d'intensification urbaine pour reconquérir les friches industrielles dans le cadre de projets d'aménagement durable.

L'état des lieux de l'évaluation environnementale du projet de SDRIF recense 420 sites franciliens en 2010 (inventaire national des sites pollués BASOL – Base de données sur les sites et sols pollués –), sites pollués ou non reconnus comme tel mais qui font l'objet d'une action des pouvoirs publics en raison des risques de pollution des sols et des eaux souterraines que leur exploitation fait ou a fait encourir.

Dans le même temps, l'évaluation environnementale cartographie à l'échelle régionale les sites inscrits dans les inventaires historiques départementaux des anciens sites industriels (BASIAS – Base de données des anciens sites industriels et activités de services). Ces sites, plus de 35 000 dans la région, doivent faire l'objet d'études fines pour caractériser le type de pollution (s'il y a lieu) et déterminer les actions de dépollutions à mettre en œuvre. A travers ce recensement et l'analyse des incidences de l'évaluation environnementale, le SDRIF incite les acteurs locaux à s'emparer du sujet lors des opérations d'aménagement.

Enfin, la Région accompagne les collectivités locales par la mise en place de dispositifs, tels que les Nouveaux quartiers urbains (NQU), visant à encourager les projets d'aménagement durable notamment sur les sites pollués à valoriser. Ces outils sont précisés dans le chapitre 2.2 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.13.3.12 Sur la prévention des risques naturels

Question de la commission d'enquête :

A-t-on vérifié que des pastilles d'urbanisation ne sont pas situées dans des zones rouges de PPRI ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Une analyse fine des interférences entre certains secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle et les différents zonages issus des PPRI a été réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet de SDRIF. Cet exercice a permis de faire évoluer la CDGT le cas échéant, chaque fois que cela était possible, afin que ce cas de figure soit minimisé.

Un nombre très limité de ces secteurs demeurent cependant partiellement localisés sur des zones couvertes par un PPRI, lorsque la relocalisation n'était pas possible. Ils n'en demeurent pas moins mobilisables en partie, charge à la collectivité puis au maître d'ouvrage du projet d'aménagement d'y concilier le potentiel offert par le SDRIF et les contraintes de constructibilité issues du PPRI.

De manière plus générale, la mobilisation de l'ensemble des capacités d'extension offertes par le projet de SDRIF reste subordonnée non seulement au respect des règles de préservation fixées par ce dernier, mais aussi aux différentes servitudes qui peuvent s'imposer aux documents d'urbanisme locaux indépendamment du SDRIF (servitudes liées aux risques mais également exigences de préservation de sites classés, etc.).

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Le fascicule « Orientations réglementaires » du projet de SDRIF sera ajusté de la manière suivante :

Le guide de lecture pourra préciser que les orientations du projet de SDRIF ne font pas obstacle à la prise en compte par les documents d'urbanisme locaux, des servitudes d'utilité publique, notamment celles concernant la prévention des risques naturels et technologiques.

Question de la commission d'enquête :

Peut-on introduire explicitement dans la rédaction des préconisations la possibilité d'utiliser les espaces agricoles et naturels pour la réalisation de projets de ralentissement dynamique des crues ?

Peut-on mentionner explicitement le projet d'aménagement de la Bassée dans les propositions pour la mise en œuvre du SDRIF ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les objectifs de réduction de la vulnérabilité face aux risques majeurs, et en particulier face à l'aléa inondation, sont exprimés dans le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » ; ils visent, pour les territoires soumis au risque d'inondation, une urbanisation orientée vers des systèmes moins générateurs de risques et une adaptation des urbanisations nouvelles. La préservation des espaces ouverts qui constituent des zones d'expansion de crues stratégiques est un objectif majeur pour garantir une plus grande robustesse de la région et mettre en œuvre une solidarité amont-aval à l'échelle régionale et interrégionale.

Les orientations réglementaires (p 47) relatives au fleuve et aux espaces en eau mentionnent précisément la préservation des zones naturelles d'expansion des crues, comme « éléments naturels participant au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau », et « ne devant pas être dégradés par les aménagements et les constructions ». A ce titre, le SDRIF participe à la gestion des risques d'inondation inscrite dans le cadre communautaire (Directive du 23 octobre 2007) et national (stratégie nationale de gestion des risques d'inondations et plan de gestion des risques d'inondation -PGRI- en cours d'élaboration).

Le SDRIF devra être compatible avec les orientations fondamentales et dispositions du PGRI, dans un délai de 3 ans après son approbation.

Les dispositions du SDRIF arrêté intègrent la faisabilité du projet d'aménagement hydraulique pour le ralentissement des crues dans la Bassée aval, entre Montereau-Fault-Yonne et Bray-sur-Seine. Celui-ci doit s'intégrer dans une gestion globale des risques à l'échelle régionale – en lien avec l'élaboration du PGRI à l'échelle du bassin Seine-Normandie et ses déclinaisons en « stratégies locales » pour les territoires à risques importants sélectionnés. Par ailleurs, trois types d'enjeux sont à concilier sur ce territoire : une demande de transport fluvial de marchandises en développement, la prise en compte des enjeux environnementaux et notamment le rôle de réservoir de biodiversité du secteur, et la préservation de son rôle d'extension des crues. Le projet dans son ensemble fait l'objet d'un secteur spécifique dans le territoire d'intérêt métropolitain « Montereau Seine et Loing » (p. 201 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs »).

Des éléments complémentaires de réponses sont apportés sur le secteur de la Bassée dans les réponses apportées au thème 3.2 relatif à la géographie stratégique.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » sera modifié de la façon suivante :

Dans le cadre de la mise en œuvre, à l'échelle locale, des outils de gestion des risques d'inondation seront mentionnés (PPRI, PAPI, réflexions en cours conduites à l'échelle du bassin de la Seine au regard de l'adaptation aux effets du changement climatique).

Question de la commission d'enquête :

Comment concilier les besoins d'urbanisation en zone dense avec le risque d'effondrement de terrains ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les secteurs comprenant des risques de mouvements de terrains sont, soit réglementés pour ce qui relève de la présence d'anciennes carrières, soit sous vigilance de l'Inspection générale des carrières (présence de gypse). Les aménagements et la densification telle qu'envisagée dans le projet de SDRIF sont possibles dans ces secteurs, néanmoins la mise en sécurité éventuelle et les contraintes géotechniques sont à prévoir par les collectivités locales.

De manière générale, la mobilisation de l'ensemble des capacités d'extension offertes par le projet de SDRIF reste subordonnée aux différentes servitudes qui peuvent s'imposer aux documents d'urbanisme locaux indépendamment du SDRIF telles que les servitudes liées aux risques (PPRN, PPRI etc.).

L'évaluation environnementale s'appuie sur ces éléments pour exprimer la vigilance à accorder à ces secteurs dans le cadre de la mise en œuvre du SDRIF.

7.13.3.13 Sur l'articulation avec le Schéma régional de cohérence écologique et autres Schémas

*Question de la commission d'enquête :
La carte du SRCE sera-t-elle jointe au dossier ?*

Avis et commentaires techniques de la Région

La carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue issue du projet de SRCE est intégrée au fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » p45 ; une version actualisée de cette carte, suite à l'enquête publique du SRCE, sera intégrée.

La réponse à cette question n'empporte pas modifications dans le document.

*Question de la commission d'enquête :
Quels auraient été les avantages et les inconvénients d'organiser en même temps les trois enquêtes publiques SDRIF, SRCE et PDUIF puisque les dossiers étaient prêts, ou au contraire de les décaler plus nettement dans le temps en respectant la logique SRCE/ /SDRIF/PDUIF ?*

Avis et commentaires techniques de la Région

La Région étant à la fois maître d'ouvrage de la révision du SDRIF et co-maître d'ouvrage de celle du PDUIF avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), elle a pu veiller à anticiper la compatibilité entre ces deux documents tout au long de leurs procédures de révision par des échanges permanents entre les équipes techniques en charge de ces projets.

C'est dans un souci de lisibilité des politiques publiques et afin d'afficher clairement cette articulation entre les deux démarches auprès du public francilien, que le choix a, par ailleurs, été fait de mener simultanément les deux enquêtes publiques relative aux révisions du SDRIF et du PDUIF, au printemps 2013. La visibilité de cette démarche auprès des Franciliens s'est manifestée par une large campagne de communication visant à mettre en évidence l'unicité de la politique régionale en matière d'aménagement et de transport, ainsi que l'articulation entre ces deux documents. Si les calendriers des deux enquêtes ont finalement été légèrement décalés l'un par rapport à l'autre en raison de contraintes techniques, une concomitance des procédures a néanmoins été assurée sur une période d'un mois.

Quant au SRCE, il est élaboré conjointement par l'Etat et la Région, cette dernière n'intervenant pas dans l'organisation de l'enquête publique. La loi « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010 ayant, de plus, fixé initialement un calendrier contraint pour l'adoption du SRCE, tout comme l'a fait la loi du 15 juin 2011 pour le SDRIF, il s'est avéré plus efficace et réaliste de tenir compte des contraintes et spécificités

propres à chacune de ces procédures afin que soient respectés leurs calendriers respectifs, un travail technique portant sur la cohérence des documents ayant été mené continuellement pour que soit assurée la prise en compte du SRCE par le SDRIF. A ce propos, l'Autorité environnementale, dans son avis délibéré du 13 mars 2013 sur le projet de SDRIF, salue cette recherche de cohérence.

Des propos complémentaires ont été formulés en réponse aux questions des thèmes n°2 (concertation) et 5 (transports).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.13.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

7.13.4.1 Concernant le développement de l'Île-de-France par rapport à celui des autres régions

De nombreux intervenants, représentants notamment du monde associatif, ont mis en cause les hypothèses de croissance et de développement retenues par la Région qui ne peuvent selon eux permettre d'obtenir un développement durable et souhaitent un rééquilibrage territorial.

Dans son Mémoire en réponse, la Région confirme ces hypothèses, par ailleurs cohérentes avec celles retenues dans le cadre du projet Grand Paris. Elle considère que les choix effectués dans le projet de SDRIF sont positifs au regard de la consommation énergétique, des émissions de GES par habitant et de la consommation d'espaces agricoles, naturels ou boisés.

La commission prend acte de cette réponse, mais observe que les habitants peuvent avoir un ressenti de l'évolution de leur environnement différent de celui découlant du suivi des indicateurs globaux retenus (émissions de GES, consommation d'espaces, consommation d'énergie...). Elle considère qu'un grand effort pédagogique reste à faire.

7.13.4.2 Concernant l'impact environnemental de la densification

Les réserves émises envers la densification trouvent en grande partie leur origine dans le mauvais exemple donné par les réalisations des grandes urbanisations de la deuxième moitié du XXème siècle. La commission recommande donc que la Région prenne toute initiative visant à montrer que l'objectif de densification peut être atteint avec des formes de développement urbain acceptables par la population.

7.13.4.3 Concernant les émissions de gaz à effet de serre et l'énergie

En matière de consommation énergétique et de limitation des émissions de GES, la commission considère que l'opinion publique n'a pas encore suffisamment conscience des enjeux. Elle prend acte des engagements de la Région sur la voie de la transition énergétique. Elle considère que la Région doit poursuivre ses efforts de communication et de sensibilisation dans le domaine de la transition énergétique en mettant en évidence l'évolution future du coût de l'énergie et les conséquences du changement climatique.

La commission prend acte que le projet de SDRIF reprend l'objectif fondateur du SRCAE d'atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050.

La commission prend acte que la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express entrainera une augmentation de la consommation d'électricité en Ile-de-France de 20%, mais augmentera aussi fortement la performance du réseau de transports collectifs lourds, qui permettra la réduction de l'usage de la voiture individuelle et donc la réduction des émissions de GES par rapport au scénario tendanciel.

La commission relève la dépendance énergétique de l'Ile-de-France, mais reconnaît les objectifs de mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables du projet de SDRIF visant à la limiter.

Bien que les autorisations de forages pétroliers ne soient pas de la compétence de la Région, la commission estime que la collectivité territoriale ne peut se désintéresser des forages existants et des zones de recherche d'hydrocarbures. La commission prend acte par ailleurs de la position défavorable de la Région sur l'exploitation sur son territoire des énergies fossiles non conventionnelles.

7.13.4.4 Concernant la préservation de la biodiversité

La commission donne acte à la Région de la complexité de réalisation et du coût des mesures compensatoires en matière de disparition de biotopes, mais estime que la compensation est une voie de recours qui ne doit pas être abandonnée.

Parmi les moyens consacrés à la protection de la biodiversité, des continuités écologiques et des espaces naturels et boisés, la commission appelle l'attention de la Région sur l'intérêt de mener une politique d'acquisition foncière dans un but de conservation. Elle pourrait utiliser notamment les moyens de l'Agence régionale des espaces verts et apporter son concours aux autres collectivités territoriales qui souhaiteraient s'y associer.

En ce qui concerne les fronts urbains d'intérêt régional, la commission approuve les ajustements qui devraient être apportés à la CDGT. Ceux-ci devraient faciliter la mise en œuvre du SDRIF par les collectivités territoriales et les services de l'Etat au titre du contrôle de légalité.

La commission a constaté en plusieurs endroits la superposition de flèches de continuité écologique avec des pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle ou des projets d'infrastructures, signalée par ailleurs par de nombreuses interventions. Elle a bien pris note de la réponse de la Région sur la nécessité de concilier les différentes orientations qui s'y rattachent. Elle recommande que toutes les expertises soient menées, avec visites de terrain si nécessaires, pour s'assurer de la cohérence des objectifs poursuivis quand ceux-ci apparaissent contradictoires.

La commission prend note avec satisfaction de la proposition de clarification concernant l'orientation relative aux espaces boisés pour :

- affirmer le principe de préservation des espaces boisés et des espaces naturels ;
- permettre la mise en œuvre des dispositions légales du Code forestier et du Code de l'environnement, notamment en matière de gestion forestière durable et de défrichage encadré par décision préfectorale pour permettre la réalisation de certains projets ;
- ajuster la règle de protection des lisières boisées pour les massifs de plus de 100 hectares.

Elle s'interroge en outre sur la possibilité de distinguer cartographiquement les espaces boisés des autres espaces naturels.

En ce qui concerne les Orientations règlementaires applicables aux espaces verts publics, elle prend acte de la proposition de clarification de rédaction pour faire en sorte que, dans les communes comprenant des secteurs déficitaires en espaces verts, les documents d'urbanisme permettent de tendre vers 10 m² d'espaces verts publics de proximité par habitant au niveau communal, tout en se demandant si le niveau intercommunal ne serait pas plus approprié.

La commission regrette que la procédure d'approbation du Schéma régional de cohérence écologique n'ait pu être menée à son terme avant l'enquête publique du projet de SDRIF. Elle demande que la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue issue du projet de SRCE soit annexée au SDRIF approuvé à une échelle permettant sa lisibilité.

7.13.4.5 Concernant les ressources en eau, les milieux aquatiques et le cycle de l'eau

La commission considère que la carte des ressources en eau produite page 157 du fascicule « Défis, projet spatial, objectifs » est à trop petite échelle pour être lisible et recommande la réalisation d'une carte à plus grande échelle.

Elle prend note avec satisfaction des propositions d'ajustement concernant la vulnérabilité des petits cours d'eau, à savoir :

- la mise en évidence plus explicite de la vulnérabilité quantitative et qualitative de certains petits cours d'eau et de la vigilance à apporter lors de la mise en œuvre du SDRIF ;
- l'intégration dans les zones à enjeux particuliers de la carte évoquée ci dessus.

La commission souhaite que la Région continue de s'impliquer dans le suivi de l'état qualitatif et quantitatif des ressources en eau tant dans le domaine de la production de données, que de celui de l'information du public.

La commission recommande d'engager à court terme des études pour anticiper les conséquences du changement climatique sur la ressource en eau et prend note avec satisfaction de la proposition de la commission d'ajout d'un paragraphe dans le fascicule « Orientations règlementaires » précisant qu'il est impératif de prendre en compte, dans les projets d'extension comme de densification, la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme.

La commission appelle l'attention de la Région sur la sécurisation de l'alimentation en eau potable des populations. Comme l'indique à juste titre la Région, le projet de SDRIF fixe des objectifs ambitieux de préservation des ressources en eau en cohérence avec le SDAGE. Mais des dispositions peuvent être prises également au niveau de la gestion du petit cycle de l'eau (adduction d'eau, assainissement) par exemple en matière d'interconnexion de réseau ou de fiabilisation du traitement de l'eau. La commission souhaite que la Région prenne toute initiative de sa compétence pour assurer cette sécurisation.

La commission a pris note de l'orientation du SDRIF visant à limiter l'importance et la continuité des surfaces imperméabilisées. Elle approuve les propositions de clarification de rédaction pour préciser les espaces concernés par l'application de cette orientation et faire référence aux dispositions spécifiques prévues par le SDAGE.

7.13.4.6 Concernant la pollution atmosphérique et les nuisances sonores

En matière de pollution atmosphérique, la commission prend note que le projet de SDRIF est bien cohérent avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans ses objectifs et dans ses orientations règlementaires.

En ce qui concerne les nuisances sonores, les Orientations règlementaires traduisent les objectifs de réduction des nuisances dans le droit des sols. La commission prend acte que les dispositifs antibruit relèvent des mesures qui sont prises à l'échelle des projets. Elle appelle l'attention de la Région sur l'extrême sensibilité des pollutions riveraines des plateformes aéroportuaires aux nuisances produites et la nécessité de maîtriser l'urbanisation des zones exposées au bruit.

7.13.4.7 Concernant les matériaux et ressources naturelles

Comme dans le domaine de l'énergie, l'Île-de-France n'est pas autonome en matière d'approvisionnement de matériaux. La commission note que la stratégie adoptée par le SDRIF est cohérente avec celle des Schémas départementaux de carrières qui vise à ne pas aggraver la situation de dépendance de la région.

La commission appelle l'attention de la Région sur les besoins à venir des chantiers du métro automatique du Grand Paris Express. Elle note que les résultats des études conduites par la SGP et la DRIEA seront pris en compte.

7.13.4.8 Concernant les déchets et les déblais

La politique des déchets est encadrée au niveau régional par les différents plans régionaux de déchets (PREDMA, PREDD, PREDAS...). La commission note que le projet de SDRIF prévoit dans le document « Orientations règlementaires » des dispositions pour réserver des espaces pour le traitement des déchets.

En ce qui concerne les déchets de chantiers, la commission note que le projet de SDRIF privilégie la filière de réhabilitation par rapport à la démolition et la réutilisation des déchets de chantiers. Elle prend acte que le futur PREDEC, en cours d'élaboration, pourrait proposer une prescription pour limiter les possibilités de création d'installation de stockage des déchets inertes sur des territoires en situation de déséquilibre.

La commission considère que la Région ne peut pas se désintéresser des études de la SGP concernant les déblais du chantier du métro automatique du Grand Paris Express et souhaite que la Région soit associée aux études menées par la SGP.

Elle prend note avec satisfaction que le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre sera complété par un paragraphe sur la prise en compte des besoins d'installation de tri et de traitement de déchets dans les documents d'urbanisme. Elle appelle la Région à prendre toute initiative pour faciliter l'acceptation des installations de traitement de déchets par les populations riveraines.

7.13.4.9 Concernant les risques naturels et technologiques

La commission considère comme un enjeu important la réutilisation et la valorisation des friches industrielles et la réhabilitation des sites pollués. Elle engage la Région à s'y impliquer fortement au-delà des seules dispositions concernant les Nouveaux quartiers urbains.

La commission s'est interrogée sur la présence possible de pastilles d'urbanisation dans des zones considérées à risques par les plans de prévention des risques naturels (PPRN). Elle accueille favorablement la proposition d'ajustement du fascicule « Orientations réglementaires pour préciser que les orientations du projet de SDRIF ne font pas obstacle à la prise en compte par les documents d'urbanisme locaux, des servitudes d'utilité publique, notamment celles concernant la prévention des risques naturels et technologiques.

Elle est également favorable à la proposition de mentionner dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » les outils de gestion des risques d'inondation (PPRI, PAPI, réflexions en cours conduites à l'échelle du bassin de la Seine au regard de l'adaptation aux effets du changement climatique).

Elle estime que les espaces agricoles peuvent également constituer des zones d'expansion de crues.

7.13.4.10 Conclusion générale et récapitulatif des recommandations concernant le thème « Environnement »

En conclusion, la commission estime que l'impact environnemental du projet de SDRIF est positif par rapport à celui produit dans le cadre du scénario tendanciel. Elle fait sienne les conclusions de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) indiquant que « l'analyse des différentes thématiques environnementales ...conduit à des solutions qui paraissent adaptées» .

Comme l'Ae, la commission s'interroge toutefois sur la durabilité du développement de l'Ile-de-France et se demande, si, compte tenu des objectifs de développement imposés en matière de logement, d'emplois et d'infrastructures de transport, le scénario de mise en œuvre du SDRIF est optimum du point de vue environnemental.

La commission fait les recommandations suivantes :

- actualiser la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue du SRCE figurant dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » et l'éditer à une échelle plus grande ;
- poursuivre les efforts de sensibilisation dans le domaine de la transition énergétique en mettant en évidence l'évolution future du coût de l'énergie et les conséquences néfastes du changement climatique induit par les émissions de GES ;
- compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne l'incidence du GPE sur les émissions de GES ;
- développer une politique d'acquisitions foncières d'espaces boisés ou naturels dans un souci de conservation ;
- vérifier la cohérence de la présence concomitante en différents endroits de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle avec celle de flèches de continuité écologique ;

- produire à échelle plus grande la carte « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » figurant dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » ;
- favoriser l'engagement d'études sur l'impact du changement climatique sur les ressources en eau ;
- insister dans le dossier sur la prise en compte des servitudes d'utilité publique en matière de prévention des risques dans les documents d'urbanisme.

Enfin, la commission appelle l'attention de la Région sur les diverses recommandations émises par l'Ae dans son avis et les fait siennes.

7.14 Thème 9 : Dispositions réglementaires, compatibilité

Document d'aménagement et d'urbanisme d'échelle régionale, le SDRIF s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il s'impose donc à certains documents et doit respecter différentes dispositions.

Ainsi, le SDRIF doit respecter les principes généraux des articles L 110 et L 121-1 du Code de l'urbanisme, les servitudes d'utilité publiques affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt général.

Par ailleurs, les documents de planification doivent être compatibles avec lui et permettre sa mise en œuvre; il en va ainsi notamment du plan de déplacement urbains d'Ile-de-France (PDUIF), des Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et en leur absence, des plans locaux d'urbanisme (PLU) ou des documents d'urbanisme locaux en tenant lieu.

Ces documents ou décisions doivent « permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application » et « ne pas compromettre la réalisation des objectifs et des options retenus pour une phase ultérieure ».

Les SCoT et les PLU approuvés avant l'approbation du SDRIF devront être rendus compatibles dans un délai de trois ans à compter de cette approbation.

Ce thème des dispositions réglementaires a été évoqué dans près de 240 observations.

Il s'agit du deuxième thème d'expression pour les collectivités, qui constatent le plus souvent des contradictions avec les projets qu'elles ont déjà engagés. Elles n'imaginent pas un retour en arrière de ces opérations pour les mettre en compatibilité avec le SDRIF; elles relèvent aussi des incohérences.

Elles souhaiteraient en conséquence que soient pris en compte ces projets qui impactent fortement leur territoire et peuvent être souvent considérés comme des coups partis.

Dans la même logique, on doit aussi s'interroger sur les difficultés d'interprétation qui pourraient apparaître au moment de la mise en œuvre du SDRIF.

7.14.1 L'expression du public

7.14.1.1 La prise en compte des projets déjà engagés

Des établissements publics, des collectivités territoriales ou des associations s'interrogent sur la non prise en considération dans le projet de SDRIF de dispositions déjà engagées ou inscrites dans des documents précédents; certaines relèvent aussi des incohérences importantes avec la situation des lieux.

Les observations qui suivent complètent celles relatives aux projets d'aménagements locaux évoqués dans le cadre du thème « Géographie stratégique », et aux projets d'infrastructures déjà abordés dans ce thème ou celui des « Transports et des déplacements », certains de ces projets conditionnant des projets d'aménagements.

CE 144 Ports de Paris (75) :

Dans le cadre de la stratégie de développement de la voie d'eau inscrite à l'article 11 de la loi Grenelle I, Ports de Paris demande plusieurs modifications aux éléments du projet de SDRIF susceptibles de faire obstacle au maintien et à la création de plates-formes portuaires et de ports urbains, notamment celles de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne et de Dammarie-les-Lys. Il cite la gare d'Achères Grand Cormier devant jouer un rôle d'appui logistique ferroviaire au projet de port.

Paris 17/1/5 Paris (75) et Port Saint Louis de Carrières sous Poissy et Triel M. Bourkoski :

Demande de conforter la mixité d'usages de Port Saint Louis.

CE 291 Communauté de communes du Pays de Fontainebleau (77) :

Avis défavorable au rôle du site multimodal logistique de la gare de Bourron- Marlotte classé au PLU pour sa vocation économique, artisanale et industrie. Classer le village de la Faisanderie comme espace urbanisé et non comme espace naturel et boisé. Classer le champ de manœuvres de la plaine du Mont Morillon en espace boisé faisant partie du site classé du massif de Fontainebleau.

CE 99 Communauté d'agglomération Marne et Chanteraine (CAMC) (77) :

Demande des modifications dans un souci de compatibilité avec les documents d'urbanisme locaux.

CE 264 EPA de Marne la Vallée (77) :

Demande des modifications à la CDGT pour permettre la réalisation de projets importants : Cité Descartes, franges de l'A4, éco quartier Sycomore à Bussy St Georges, secteur de la Croix Blanche.

Demande de rendre compatible le SDRIF avec le PIG Val d'Europe.

RE 1339 M. Hebrard Pommeuse (77) :

incompatibilité avec le projet de parc naturel de la Brie et des Deux-Morin.

Fontainebleau/1/4 Mairie Saint-Pierre-les-Nemours (77) :

Pose la question des zones d'urbanisation futures inscrites au POS dont certaines n'ont pas été reprises au SDRIF.

CE 273 La Brie Boisée (77) :

Incompatibilité avec le projet de village nature sur la commune de Villeneuve-le-Comte alors que la CGDT en tient compte (c'est un PIG de l'Etat relevant de l'OIN).

CE 222 Mairie de Carrières sur Seine (78) :

Confirmer en zone urbanisée la création de la ZAC A14/tranche 2, projet déjà lancé.

CE 6 Président de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines (78)

Demande des modifications ou des clarifications pour maintenir le niveau de développement et mettre en œuvre les projets de Saint-Quentin- en- Yvelines.

Evry1/ 13 Délibération Conseil municipal Corbeil-Essonnes (91) :

Considère que la densification du secteur du centre ancien n'est pas appropriée au tissu urbain existant ainsi qu'aux demandes de protection de la biodiversité de la confluence Essonne-Seine, du développement du transport fluvial et de la prévention des risques.

CE 7 Président de la Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (91) :

Demande de modification de la carte : suppression des zones à urbaniser à l'intérieur du site classé de la Vallée de l'Yerres.

RE 1349 Mme Sizun Logement Francilien Courbevoie (92):

Pour les projets du secteur des Tarterets à Corbeil-Essonnes.

CE 207 CCI 92 :

Le SDRIF doit conforter le maintien des zones industrielles du Port de Gennevilliers et des Ports de Nanterre sans mixité des usages.

CE 297 Mairie de Pantin (93) :

Demande la mise en cohérence des projets en matière de logistique et de fret sur Pantin avec le projet d'Eco quartier. Pose la question du devenir des installations terminales embranchées.

7.14.1.2 Des interrogations ou des demandes de précisions sur la rédaction des orientations.

On relève dans les registres ou courriers de nombreuses observations qui touchent à l'application du SDRIF, voire aux différentes interprétations qui pourraient être faites; certaines de ces observations préconisent une nouvelle rédaction des orientations, ou contestent totalement leur finalité. Elles suggèrent également l'instauration de nouvelles règles. Elles critiquent aussi parfois la représentation cartographique de ces orientations qu'elles jugent illisibles.

Paris Conseil Régional /1/3 M. Picciotto Paris (75) :

Demande que le SDRIF préserve les emprises foncières à destination du transport.

CE 144 Ports de Paris Paris (75) :

« Préciser dans les Orientations réglementaires relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle que cette urbanisation peut être destinée à l'implantation d'activités portuaires telles que Port Seine Métropole ».

CE 246 Mairie de Rouvres (77) :

« Le développement futur entravé par le nouveau SDRIF. La définition des espaces urbanisés pour l'application de la règle des 5% pose des problèmes d'interprétation ».

Melun/1/24 Elus d'opposition La Ferté-sous-Jouarre (77) :

demandent notamment :

que les Orientations Réglementaires prévoient que la densification et l'extension urbaine soient proportionnées à la taille de centralité et compatibles avec le respect de l'identité rurale, naturelle et bâtie (PNR).

CE 303 Mairie Le Perray- en- Yvelines (78) :

Attire l'attention sur une incohérence entre les objectifs de densification et de protection des zones naturelles et agricoles sur les territoires ruraux à proximité d'espaces boisés comme Le Perray, tels qu'il sont exprimés dans les Orientations réglementaires, ce qui pose des problèmes d'interprétation et d'application de cumul de règles ainsi que des problèmes de financement des équipements et de mise en œuvre .

CE 219 Mairie des Loges- en- Josas (78) :

Réviser les seuils de protection des bois et forêts à porter à 1 et 10 ha.

CE 90 Association JADE(78) :

Prévoir le classement des espaces agricoles à sanctuariser dans des « Territoires Agricoles d'Intérêt Régional ». L'absence de fronts urbains d'intérêt régional à la limite des espaces ouverts laisse t'elle une ouverture à l'urbanisation ?

CE 240 Syndicat Mixte d'aménagement et de gestion du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78) :

Répartition des continuités écologiques entre SDRIF et SRCE (SDRIF : les prioritaires et incontournables ; SRCE : les autres).

Propose que les SCOT et PLU définissent les sites constitués et les lisières forestières sur la base d'un guide de bonnes pratiques.

L'avis propose de revoir :

- la rédaction des règles d'extension urbaines (+5% et + 15%) : le traitement des départs d'urbanisation à partir de sites isolés ;
- les objectifs de densité et de densification ;
- la prise en compte des enjeux paysagers .
- Revoir la rédaction relative aux PNR : la compatibilité s'applique avec l'ensemble des documents de la Charte, pas seulement le Plan.

CE 176 Agence des Espaces Verts;

Délibération du 16 avril 2013 : nécessité de préservation et de mise en valeur des espaces agricoles forestiers et naturels, des ressources naturelles et des paysages.

Nombreux ajouts et corrections à apporter aux Orientations réglementaires et à la CDGT en application de l'objectif précédent.

Evry/1/ 15 Association urbanisme et qualité de vie Villemoisson-sur-Orge (91) :

Note que la notion de maîtrise de construction dans l'urbain, qui est souhaitable, est floue, la délimitation étant vague.

Nogent-sur-Marne/1/3 Association CEDRE La Queue-en-Brie (94) :

Interdire les constructions de logement le long des grandes infrastructures routières et ferroviaires.

Tous les espaces boisés devraient bénéficier d'une lisière inconstructible, même ceux ne figurant pas sur la carte.

CE 53 Mairie de Joinville-le-Pont (94);

Demande une définition plus précise de l'augmentation de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat, ces notions étant opposables aux documents d'urbanisme.

RE 1573 Val de Marne Environnement Le Perreux (94) :

Propose des amendements à la rédaction du document Orientations réglementaires pour mieux prendre en compte la biodiversité et les eaux pluviales :

Disposer d'une surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30% de la surface totale de tout nouvel aménagement urbain.

Disposer d'une surface d'espaces verts de pleine terre équivalente à 30% de la surface des espaces libres pour les extensions de constructions existantes. Ce pourcentage peut être obtenu avec des abattements en végétalisant les toitures, les façades ou les sous-sols enterrés. En zone agglomérée, la perméabilité des sols sera préservée par un coefficient appliqué aux espaces libres.

CE 1 PNR Oise Pays de France(95) :

« La distinction entre « les espaces de respiration (R), les continuités écologiques (E), les liaisons agricoles et forestières (A) et les liaisons vertes (V) » ne paraît pas « pertinente et même dangereuse dans la mesure où elle tend à créer des différences voire une hiérarchie entre les continuités là où il n'y en a pas ».

7.14.1.3 Des observations sur la mise en cohérence du SDRIF avec les autres documents.

Des observations portent sur la hiérarchie des différents documents. Des interrogations sont formulées quant à la chronologie qui aurait dû prévaloir sur l'instruction de ceux-ci. Certains vont même jusqu'à estimer que le SDRIF aurait dû être mis en cohérence avec les PLU.

Fontainebleau/1/ 5 Association Samois sur terre Samois (77) :

Demande que la densification des quartiers situés en proximité de gares soit en cohérence avec le PLU de la commune.

Evry/1/ 7 ABADE environnement Mennecy (91) :

L'association estime qu'il est dommage que l'enquête publique du SRCE n'ait pas eu lieu avant celle du SDRIF, car il s'avère préférable que le SDRIF soit compatible avec le SRCE en raison de l'importance de ce document pour la préservation de la faune et de la biodiversité.

Nanterre/2/2 M. d'Estaintot Rueil-Malmaison (92) :

Il faut mettre en valeur le pôle de développement de La Défense : le SDRIF doit s'adapter au CDT proposé par le SIEP.

Meaux/1/3 M. Marchandeaun Annet-sur-Marne (77) :

A noter parmi les délibérations, ce paragraphe laissant planer un soupçon d'inconstitutionnalité sur le SDRIF qui s'arroge le droit d'imposer une localisation précise des pastilles d'urbanisation, localisation en principe dévolue à la commune.

Saint-Germain-en-Laye/41 M.Loiseau, vice-président du CAPESA Chanteloup-les-Vignes (78) :

Dépose une contribution sur l'aménagement du territoire, la consommation d'espaces agricoles naturels et forestiers, le logement, le tourisme, l'eau et en particulier pour la Seine Aval.

Estime que la superposition de multiples Schémas (SRCE, SRCAE, SRE, PRAD ...) rend difficile la vision stratégique globale et qu'une réflexion devrait être menée entre l'Etat et la Région pour garantir une meilleure cohérence entre le SDRIF et ces différents Schémas.

Fontainebleau/1/16 M. Prin géomorphologue économiste et membre de NE77 Flagy (77) :

Faire figurer sur les cartes les sites classées, ZNIEFF, ENS, etc. et les futurs PNR.

Nanterre/1/ 14 Mme Bouteille Maire adjoint Rueil-Malmaison (92) :

Regrette que les accords État/Région sur le GPE ne soient pas cités (on ne parle pas des 8 pôles de développement).

CE 212 PNR du Gâtinais français (77) :

Prévalence des règles des PNR sur celles du SDRIF.

CE 222 Mairie de Carrières- sur -Seine (78) :

Cite l'avis de l'Etat concernant les ZAC créées et non cartographiées en espace urbanisé avant l'approbation du SDRIF.

CE 260 Communauté d'agglomération Roissy Porte- de- France (CARPF) (95) :

Considérer les ZAC non encore urbanisées comme espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF.

CE 273 La Brie Boisée (77) :

La carte des grandes entités géographiques ne tient pas compte du projet de village nature sur la commune de Villeneuve le Comte, alors que la CDGT en tient compte (c'est un PIG de l'Etat relevant de l'OIN). Ce projet ne respecte pas le principe d'une utilisation économe de l'espace.

RE 427 Particulier (92) :

« Je trouve par ailleurs dommage que les communes adoptent leurs PLU, PLH et autres plans divers alors que celui de la Région qui est censé s'imposer à tous n'est pas encore adopté ».

CE 253 Mairie d'Annet-sur-Marne (77) :

Rappelle les différentes délibérations relatives au PLU, aux avis exprimés, au porter à connaissance du Préfet, déplore le manque de concertation préalable au SDRIF.

Evry/ 7 Association agréée Bel Air Défense Environnement (ABADE) Mennecy (91) :

En raison de son importance souhaite que le document sur l'évaluation environnementale (pages 91, 95 et 96) soit corrigé pour prendre en compte le site Natura 2000 constitué par la ZPS FR1110102 des marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte. L'arrêté fixant le périmètre de ce site date du 23 décembre 2003. La préservation de la nature vivante et des espèces animales constitue un enjeu majeur. L'association estime qu'il est dommage que l'enquête publique du SRCE n'ait pas eu lieu avant celle du SDRIF, car il s'avère préférable que le SDRIF soit compatible avec le SRCE en raison de l'importance de ce document pour la préservation de la faune et de la biodiversité.

7.14.1.4 La mise en application du SDRIF

Les outils réglementaires du SDRIF constituent la base juridique des éléments à prendre en compte pour apprécier les propositions de développement de l'urbanisation des collectivités locales. Les observations font remonter les demandes où les préfets de département et /ou de Région ont donné des avis et des dérogations pour les projets de PLU et de SCoT. Le « pastillage » va soulever des problèmes d'application lorsque sa situation est imprécise. Des intervenants expriment le souhait que le Schéma Directeur devienne un document prescriptif. Une demande souligne les dérives dans l'application de certains PLU qui utiliseraient des zones naturelles au lieu de zone agricole. Les règles à appliquer pour les BVH sont à préciser. Cela pose la question générale de l'application, après approbation du document, des règles liées à l'utilisation de la carte et des marges d'interprétation liées aux imprécisions.

CE 242 Mairie de Tigery (77) :

Présente les avis du Préfet de Région et du Préfet de l'Essonne sur le projet de PLU donnant dérogation au SDRIF de 1994 et au projet de SDRIF de 2008.

CE 36 Communauté de communes du Pays de Limours (91) :

Demandes de dérogation dans le cadre de la loi du 15 juin 2011, le projet de SCOT s'appuyant sur le SDRIF 2008 :

- pour le parc d'activités du Plateau des Molières à inscrire en secteur d'urbanisation préférentielle et sur la carte ;
- pour le projet de zone d'activités de Briis-sous-Forges (avis défavorable de l'Etat) ;
- pour le projet d'aménagement d'Angervilliers ;
- pour le projet de résidence de tourisme de Forges les bains.

CE 270 M.Cavard :

Souligne que le pastillage va soulever de considérables problèmes d'application.

Versailles/1/32 M.Girardin, les jardins de Ceres Chateaufort (78) :

Considère que le projet actuel ne protège pas suffisamment les espaces agricoles et demande la préservation d'une ressource unique, riche et fragile que sont les sols fertiles de l'Ile-de-France, réserve foncière agricole indispensable pour produire et consommer localement. Demande au SDRIF de se mettre au minimum en conformité avec la Loi de modernisation agricole de 2010 en fixant une consommation de terres de moins de 1000 ha consommés par an en Ile-de-France. Rejoint les recommandations de la Chambre d'agriculture, en particulier pour que le Schéma Directeur devienne un document prescriptif vis à vis des documents d'urbanisme locaux et notamment que les SCoT soient conformes au SDRIF en délimitant clairement des espaces agricoles à maintenir qui s'imposent aux PLU.

RE 1477 Particulier :

L'allègement des contraintes réglementaires va encourager le bétonnage et augmenter la spéculation foncière. Concertation préalable à la densification. En matière d'urbanisme et d'environnement, enlever des pouvoirs aux maires est nécessaire.

RE 792 Association Nationale des Gens du Voyage Catholiques Saint-Ouen (95) :

Constate que la résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur, est ignorée en tant que besoin d'habitat présent et futur par les collectivités : demande de compléter le fascicule « Défis, Projet spatial régional et objectifs », pages 84 à 86, sans réduire l'habitat des familles de Gens du Voyage à la réalisation d'aires d'accueil. Rappelle que le SDRIF s'imposant aux documents de planification urbaine (SCoT, PLU) et aux documents de planification de l'habitat (PDH, PLH, PDALPD), il doit expliciter les formes d'habitat diversifié (résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur) et inciter à la réalisation de terrains familiaux, considérés comme l'une des réponses appropriées aux besoins d'ancrage territorial des familles. Souhaite voir inscrite de façon explicite la mention « terrains familiaux pour la résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur » dans l'offre d'habitat spécifique mentionnée page 25 du fascicule « Orientations règlementaires », § « En matière de logement ». Demande de compléter, en page 32 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF », le paragraphe relatif au renforcement des mécanismes de solidarité par le logement en faveur de publics spécifiques par l'ajout des « terrains familiaux pour la résidence mobile, habitat permanent de son utilisateur, juste après « les aires d'accueil des gens du Voyage ».

RE 1056 M. Guillaume Sannois (95) :

Déplore les contradictions entre les engagements de réduction des pollutions aux NOx (loi Grenelle) et le développement du transport aérien. Comment peut-on développer le transport aérien tandis que la DGAC a plus de 5 ans de retard sur la mise en place du plan de maîtrise des nuisances sonores.

RE 1057 Mme Fontaine:

Demande de réduire le nombre de mouvements sur toutes les plateformes d'Ile-de-France :

- Mettre en œuvre un plan de réduction des vols de nuit en Ile-de-France sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS (couvre-feu généralisé) ;
- Mettre en place des trajectoires de moindre nuisance ; Eliminer progressivement les aéronefs les plus bruyants.

RE 1065 M.Chenu Boissy- sous- Saint- Yon (91) :

Préciser davantage les zones urbanisables.

RE 1837 Association Qualite de Vie du Pays de Limours et de l'Hurepoix Forges- les- bains (91) :

Respect des autorisations ou refus délivrées et les conséquences.

RE 431 M. Fournier Breux-Jouy (91) :

« Indispensable que la Région envisage une «boite à outil» pour permettre la traduction du SDRIF sur les territoires après son approbation ».

RE 869 Vitry- sur- Seine (94) :

Il est important de réfléchir au risque juridique lié aux décisions touchant à l'environnement. Le risque juridique est important de voir des communes, départements et Région condamnés à l'avenir par des collectifs de citoyens, voir des malades contaminés.

RE 1249 M. Pernot Méry-sur-Oise(95) :

L'imprécision volontaire de la carte ne permet pas de régler les problèmes entre communes riveraines. Indiquer plus nettement certaines zones AU. En projet un PPR carrières qui classera plusieurs zones comme inconstructibles..

Le Raincy/1/6 Association Gagny Environnement Gagny (93) :

Faire figurer les nouvelles méthodes de gouvernance dans les orientations réglementaires.

7.14.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.14.2.1 Le projet de SDRIF

Dans le dossier soumis à l'enquête les éléments concernant le thème des dispositions règlementaires figurent essentiellement dans le fascicule 3 intitulé Orientations réglementaires.

Ces Orientations réglementaires sont constituées par l'ensemble des dispositions normatives s'imposant aux Schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou en leur absence aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) ou documents d'urbanisme en tenant lieu. Elles ont été définies au regard des dispositions que le SDRIF doit respecter, notamment la hiérarchie des normes.

Elles sont déclinées autour des trois piliers rappelés dans la présentation du projet évoquée au chapitre 2 du présent rapport : « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ».

En lien avec le projet spatial régional, la carte des « Grandes entités géographiques » de portée normative, établit une typologie des communes en fonction des orientations qui les concernent à savoir : le cœur de métropole, l'agglomération centrale, les agglomérations des pôles de centralité, les bourgs, villages et hameaux.

Le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) à l'échelle du 1/150000 sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) de 2008.

La représentation des orientations se conforme à l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme qui permet de définir les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger et déterminer la localisation préférentielle des développements urbains qu'ils s'opèrent par densification ou extension, sans délimiter les surfaces des espaces concernés.

Les différents outils, moyens pour mettre en œuvre le SDRIF sont rappelés sous la rubrique concernant le thème « gouvernance ».

7.14.2.2 L'avis de l'Etat

L'Etat considère que le niveau de subsidiarité laissé aux collectivités territoriales pourrait être amélioré « en explicitant dans le fascicule réglementaire certaines règles concernant par exemple les pastilles d'urbanisation », « la rigidité de certaines règles de protection ou leur degré de définition pouvant être de nature à remettre en question le principe de subsidiarité ».

L'Etat émet des propositions pour conforter la portée juridique du SDRIF :

- sécuriser les procédures de ZAC en cours, en incluant les ZAC créées dans les espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF ;
- porter au niveau régional l'objectif de ne pas accroître la surface des espaces imperméabilisés par habitant ;
- permettre l'évolution des sites multimodaux d'enjeu territorial ;
- renvoyer au Code forestier la gestion des espaces boisés plutôt que de maintenir l'intégrité des espaces boisés de plus de 0,5 ha en cœur de métropole, et de 1 ha dans le reste de la région ;
- schématiser la représentation des fronts urbains ;
- mieux identifier les espaces agricoles et les espaces urbanisés sur la CDGT.

L'Etat souligne quatre points à revoir relatifs à la définition des règles de densification et à leur échéance de mise en œuvre :

- la définition des espaces d'habitat ;
- l'échelle de territoire à laquelle se rapporte le calcul des espaces d'habitat ;
- le calcul de la densité dont la base de calcul n'est pas stabilisée ;
- l'échéance de l'augmentation de la densité.

7.14.2.3 Les avis des PPA

Les PPA s'expriment également sur les Orientations réglementaires et la CDGT.

Le CESER demande de réduire les risques juridiques liés aux difficultés de lecture, de compréhension et d'interprétation de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, eu égard à la multiplicité des symboles et des mentions, du choix et de la gamme des couleurs.

Le Conseil général de Seine-et-Marne souhaite, afin de garantir la réalisation de 70 000 logements par an à l'échelle francilienne, que les densités prévues soient prescriptives.

Afin de conforter le SDRIF dans son rôle de document donnant un cadre réglementaire robuste à l'aménagement du territoire francilien, il conviendrait d'améliorer la lisibilité et la clarté de ses prescriptions, d'alléger la présentation de la Carte de destination générale difficilement lisible notamment en matière de projets d'infrastructures de transport.

Les effets des pastilles d'urbanisation et de densification devraient être explicités quant à la marge de manœuvre dont disposent les PLU et les SCoT pour les localiser et les dimensionner.

Le SDRIF devrait définir précisément la notion « d'espace ouvert urbain ».

Il devrait clarifier le mode de calcul des zones urbanisées tant pour les « zones à urbaniser » définies dans les documents d'urbanisme en vigueur, que pour les zones non encore urbanisées dont les autorisations d'urbanisme ont cependant été accordées.

Il devrait pérenniser les espaces boisés avec la marge de recul de 50 mètres.

Le Département souhaite que l'accès pour tous au très haut débit soit développé et amplifié, notamment dans la partie réglementaire du SDRIF. Il pourrait imposer aux SCoT de définir des principes d'urbanisation et/ou de constructibilité en fonction de la présence du réseau fibre optique : imposer la desserte de toutes les opérations d'aménagement (activités, habitat, équipements), inciter à la pose de fourreaux et au précablage dans la construction de logements, imposer la desserte de tous les équipements publics, en particulier les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, grandes écoles et sites universitaires), et envisager la mutualisation des « réseaux virtuels » des collectivités (ex : écoles, collèges et lycées).

Le Conseil général des Yvelines estime qu'il est préjudiciable que le SDRIF ne fasse pas la démonstration de l'adéquation des moyens réglementaires avec les objectifs de production de logements.

Il faut supprimer l'incohérence entre les périmètres de protection environnementale avec les pastilles, notamment sur la Plaine de Montesson et la Plaine de Versailles.

Il faut augmenter les moyens réglementaires de protection des espaces ouverts. C'est le cas notamment pour l'agriculture qui représente 100 000 ha, soit 45% de la surface des Yvelines dont la protection sur le long terme et la valorisation doivent être assurées.

Le Conseil général des Hauts-de-Seine pense que les Orientations réglementaires ont un caractère incohérent et contradictoire, source d'insécurité juridique et de blocage des projets mettant en péril les objectifs assignés par la loi Grand Paris.

Le principe de pluri fonctionnalités des zonages interdit toute quantification des constructibilités à l'échelle des zonages des documents d'urbanisme, ce qui rend inopérant tout contrôle des documents d'urbanisme quel que soit le type d'urbanisation défini par le projet de SDRIF, sauf à renoncer au principe de mixité ou à donner des objectifs de quantification. L'impossibilité de vérifier la compatibilité des documents d'urbanisme avec une règle quantifiée accroît l'insécurité juridique.

Il y a atteinte au principe de libre administration des collectivités : ce principe remet en cause la cartographie des secteurs à fort potentiel de densification.

Le Conseil général du Val d'Oise estime que le flou de la définition de « l'urbanisation conditionnelle » et des levées de la conditionnalité donne à ce critère un caractère subjectif inadmissible dans un document réglementaire impossible à décliner ensuite dans les documents de niveau inférieur.

Par exemple, il en est ainsi pour l'accumulation des conditions d'urbanisation du Triangle de Gonesse : desserte en transport en commun, analyse fonctionnelle permettant de garantir la préservation de terres agricoles....

Concernant la CDGT, au nord du département, plusieurs secteurs d'urbanisation potentielle autour des gares «tangentes» ou pénètrent des massifs forestiers.

La Chambre de commerce et d'Industrie de Paris (CCIP) réaffirme l'urgence à disposer d'un cadre réglementaire cohérent et simplificateur permettant le développement de la région Ile-de-France et de ses territoires, à travers le lien de compatibilité qu'entretient le SDRIF avec les autres documents (SCoT, PLU, CDT ...) afin d'éviter les risques de contentieux (permis de construire) qui freinent le développement régional.

La CCIP demande que des mesures réglementaires, en réservant des capacités foncières supplémentaires, favorise sur l'ensemble du territoire le maintien d'un tissu économique diversifié contribuant au système productif francilien et à la diversité des emplois.

Pour les Chambres de Métiers et de l'Artisanat, la lecture de la Carte de destination générale des différentes parties du territoire apparaît difficile à comprendre aussi bien pour des professionnels de l'aménagement que pour le francilien.

Améliorer la lisibilité de celle-ci faciliterait sa traduction réglementaire et son appropriation par tous les acteurs franciliens dans leur diversité.

7.14.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

La Région précise en préalable que « toutes les propositions d'ajustement présentées dans le présent thème ont été examinées avec les services de l'Etat, dans le souci de minimiser tout risque de contentieux susceptible de naître à l'occasion de la mise en œuvre du SDRIF et de permettre un contrôle de légalité des documents d'urbanisme locaux le plus efficace possible ».

7.14.3.1 La prise en compte des projets déjà engagés

Des collectivités territoriales ou des associations s'interrogent sur la non prise en considération dans le projet de SDRIF de dispositions déjà engagées ou inscrites dans des documents précédents ; certaines relèvent aussi des incohérences importantes avec la situation des lieux.

Question de la commission d'enquête :

Comment la Région entend-elle répondre à ces différentes observations qui demanderaient pour l'essentiel un examen approfondi au cas par cas, sachant, comme on l'a déjà dit, que cette liste n'est pas exhaustive et n'a, le plus souvent, que valeur d'exemple? D'autres observations mériteraient sans aucun doute d'être autant évoquées.

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les observations sélectionnées par la commission d'enquête peuvent être classées en trois catégories :

- erreurs d'interprétation du document ;
- sujets déjà traités spécifiquement, en particulier à l'occasion de réponses à des questions déjà posées par la commission d'enquête (cf. thème 3.2 Géographie stratégique);
- sujets en cours d'examen par les services de la Région.

La plupart des questions soulevées reposent sur une mauvaise interprétation des orientations ou de la lecture de la CDGT du projet de SDRIF.

Un certain nombre de communes alertent sur le décalage entre la représentation de certaines parties de leur territoire sur la CDGT et leur nature réelle.

Comme cela est détaillé dans les éléments de réponse au thème n°1 (Lisibilité et appropriation), la représentation des différents espaces est schématique, qu'il s'agisse des aplats représentant les espaces agricoles, boisés, naturels, verts ou de loisirs, ou des micro-pastilles représentant l'espace urbanisé. La CDGT n'a pas vocation à représenter avec précision les limites de ces espaces, eu égard à l'échelle de la carte (1/150 000). Ce sont les orientations réglementaires se rattachant au figuré qui, en donnant une définition précise de cet espace, doivent permettre à la collectivité d'en délimiter précisément les limites, au regard de la réalité du territoire.

Ainsi, si la représentation d'un secteur sur la CDGT ne correspond pas à la nature réelle du terrain, il revient à la collectivité de faire application des orientations correspondant aux caractéristiques de ce terrain et non à la représentation schématique qui en est faite.

Il est cependant toujours possible d'améliorer la représentation de ces espaces en rectifiant les erreurs matérielles qui seraient portées à la connaissance de la Région via l'enquête publique.

Plusieurs observations relevées par la commission d'enquête ont trait à la conciliation entre les pastilles représentant des secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle d'une part, et certains dispositifs de protection d'autre part, tels que les zones Natura 2000, les ZPPAUP, les sites classés ou encore les servitudes liées aux risques telles que les PPRI.

Il convient de préciser que les pastilles précitées expriment une localisation approximative et non une délimitation. Par ailleurs, si le projet de SDRIF offre des capacités d'extension, il n'oblige en aucun cas à les utiliser, charge au document d'urbanisme de rang inférieur de fixer des règles plus contraignantes si le souhait est fait de ne pas les utiliser en totalité.

En l'espèce, l'interférence entre un secteur sur lequel le projet de SDRIF offre des capacités d'extension et l'un des dispositifs de protection précités ne remet aucunement en cause ce dernier mais amène à concilier les règles qui se rattachent à ces deux objets : il ne sera possible d'urbaniser le secteur concerné que dans le respect de la règle de préservation concurrente. La capacité d'extension offerte devra donc être mobilisée par la collectivité en évitant l'espace à préserver, dans le respect du principe de compatibilité.

Concernant plus précisément la question de la conciliation du projet de SDRIF et des chartes de PNR, elle est traitée dans les réponses formulées aux questions du thème n°3.2 (Géographie stratégique), à travers notamment l'exemple du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, ainsi que du thème n°3.3 (Densification).

Il y est notamment précisé qu'un travail a été mené, dès le lancement de la révision du SDRIF, pour veiller à la cohérence entre ce dernier et l'ensemble des chartes des PNR franciliens. Des échanges techniques ont ainsi eu lieu à plusieurs reprises, tant sur des cas particuliers signalés précisément que sur la définition des objectifs et orientations du projet, afin de s'assurer que le SDRIF ne ferait pas obstacle à l'application des règles de protection spécifiques définies par ces chartes sur les territoires concernés. Le fascicule « *Evaluation environnementale* » du projet de SDRIF rend compte de cet examen (p.34).

Certaines des observations relevées ont déjà été traitées spécifiquement.

Les cas de Brétigny-sur-Orge, Briis-sous-Forges, Les Ulis, ou encore de la ZAC des Effeneaux ont fait l'objet d'un examen détaillé et de propositions d'ajustement dans les réponses au thème n°3.2 (Géographie stratégique). Il en est de même concernant la demande portant sur le TIM du Grand Orly.

Le secteur de la Croix Blanche à Bussy-Saint-Georges a été examiné en détail et ne nécessite aucun ajustement du projet de SDRIF, qui permet, dans son état actuel, la réalisation des opérations prévues.

Pour ce qui relève des sites portuaires, dont il est question dans les observations citées, concernant précisément la question des emprises mutables importantes identifiées sur certains d'entre eux, il est proposé d'ajuster les orientations relatives aux secteurs à fort potentiel de densification afin de ne pas fixer d'obligation de participation à l'offre de logement pour les secteurs consacrés à l'activité.

Par ailleurs, la représentation sur la CDGT des sites portuaires et ferroviaires d'enjeux territoriaux sera ajustée, comme précisé à l'occasion des réponses au thème n°5 (Transports).

Enfin, concernant la valorisation des anciennes emprises de la voie de desserte orientale (VDO), une pastille supplémentaire représentant un secteur à fort potentiel de densification sera ajoutée sur la commune de Chennevières-sur-Marne, dans la continuité des pastilles déjà présentes, afin de rendre plus visible le potentiel lié à ces emprises.

Les autres sujets sont en cours d'examen par la Région.

Le reste des observations formulées au cours de l'enquête publique fait actuellement l'objet d'une analyse détaillée, qu'il s'agisse des courriers adressés à la commission d'enquête comme des observations déposées dans les registres papiers et en ligne. De même, les avis des personnes publiques associées joints au dossier d'enquête publique sont examinés en détail, conformément à ce qui est proposé en réponse au thème 3.2 (géographie stratégique, avant-dernière question du titre 2.7.ii).

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les ajustements suivants seront effectués sur la CDGT du projet de SDRIF :

Les erreurs matérielles repérées seront corrigées.

La CDGT sera notamment ajustée concernant les cas particuliers de Briis-sous-Forges, des Ulis et de Brétigny-sur-Orge (cf. thème 3.2 Géographie stratégique).

La CDGT sera ajustée concernant la représentation des sites portuaires et ferroviaires d'enjeux territoriaux (cf. thème 5 Transports).

Il sera rajouté une pastille représentant un secteur à fort potentiel de densification dans la continuité de celles déjà existantes sur les emprises de l'ex voie de desserte orientale, (sur la commune de Villiers-sur-Marne) afin de rendre plus visible le potentiel de mutabilité des terrains sur ce secteur.

Les orientations réglementaires du projet de SDRIF seront ajustées de la manière suivante :

Concernant les secteurs à fort potentiel de densification, les orientations seront ajustées afin de ne pas fixer d'obligation de participation à l'offre de logement pour les secteurs consacrés à l'activité.

Question de la commission d'enquête :

Comment seront traités plus tard tous les cas « oubliés » au cours de l'enquête, qui apparaîtront à coup sûr au fur et à mesure de l'instruction des dossiers plus opérationnels ? Il ne s'agit évidemment pas de nouveaux projets qui devront, quant à eux, être compatibles avec le SDRIF approuvé.

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les projets présentant un enjeu fort pour le développement de certains territoires et nécessitant d'importantes réserves foncières sont déjà connus de la Région, qui a prévu des capacités d'extension en conséquence, matérialisées par des secteurs d'urbanisation préférentielle et conditionnelle sur la CDGT.

Par ailleurs, un nombre important de projets en cours ou prévus dans les documents d'urbanisme locaux a déjà été relayé auprès de la Région à travers les nombreuses contributions reçues depuis le lancement de la révision. Un premier examen approfondi des contributions des communes et de leurs groupements à la « version 1 » du projet de SDRIF, à l'été 2012, a permis de traiter un grand nombre de sujets. Les réponses au thème n°2 (Concertation) rendent compte de ces différentes phases de concertation mises en place tout au long de la procédure.

L'examen du projet de SDRIF par les élus régionaux, au moment de son arrêt le 25 octobre 2012, a ensuite été l'occasion de nouveaux ajustements sur divers territoires. Les personnes publiques associées, en particulier les départements franciliens, ont également permis de relayer, une fois le projet arrêté, de nouvelles demandes émanant des collectivités.

Enfin, un certain nombre d'observations tenant à la prise en compte de projets locaux est ressorti de l'enquête publique. Chacune de ces demandes fait actuellement l'objet d'un examen approfondi par les services de la Région, afin d'y apporter la réponse adéquate.

En outre, à la différence du projet de SDRIF adopté en 2008, le projet de SDRIF tel qu'il a été arrêté en octobre 2012 offre un minimum de capacités d'extension à toutes les communes situées hors de l'agglomération centrale, qu'elles constituent des bourgs, villages ou hameaux ou qu'elles appartiennent à l'agglomération d'un pôle de centralité. A ces capacités peut encore s'ajouter un potentiel supplémentaire sur les secteurs de développement à proximité des gares.

Ces capacités d'extension, si elles n'apparaissent pas toutes sur la CDGT, ont donc bien vocation à permettre la réalisation future des projets locaux, portés par les territoires situés en-dehors de l'agglomération centrale, et non nécessairement connus de la Région au moment de l'élaboration du SDRIF.

Il convient enfin de rappeler que le projet de SDRIF adopté en 2008 constituant le socle de la présente révision, les communes franciliennes et leurs groupements ont connaissance depuis maintenant plusieurs années du projet d'aménagement et d'urbanisme porté par la Région. Ces collectivités portent donc également la responsabilité d'anticiper la compatibilité de leurs documents d'urbanisme avec le SDRIF tel qu'il sera approuvé, ce dernier n'ayant pas vocation à représenter la somme des projets locaux décidés individuellement par chaque collectivité à son échelle mais étant porteur d'une stratégie d'aménagement propre, garante d'un développement équilibré de la Région à long terme.

Par ailleurs, le projet de SDRIF sera ajusté afin que les zones d'aménagement concerté dont le dossier de création aura été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF ne soient pas remises en cause.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Les orientations réglementaires du projet de SDRIF seront ajustées de la manière suivante :

Les zones d'aménagement concerté dont le dossier de création aura été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF ne seront pas remises en cause.

Question de la commission d'enquête :

Dans de nombreux cas, les incohérences constatées ont deux raisons essentielles: une information insuffisante de la Région sur les projets en cours des communes et une consultation insuffisante de celles-ci dans le cadre de l'élaboration du SDRIF. Comment peut-on imaginer pour l'avenir un suivi plus exhaustif des projets, actualisé en continu et consolidé au niveau régional?

Avis et commentaires techniques de la Région :

La présente révision, qui s'appuie sur un socle ayant lui-même fait l'objet d'une large concertation entre 2004 et 2008, a fait l'objet de diverses phases d'information et de consultation de l'ensemble des acteurs franciliens depuis son lancement. Les modalités de cette concertation ont fait l'objet d'une présentation détaillée à l'occasion des réponses formulées pour le thème 2 (Concertation).

Comme précisé en réponse à la question précédente, la participation des communes et de leurs groupements à différents stades de la procédure de révision d'une part, et le choix d'octroyer un minimum de capacités d'extension à l'ensemble des communes situées hors de l'agglomération centrale d'autre part, contribuent de manière non négligeable à la prise en compte des projets locaux par le projet de SDRIF.

Concernant le suivi des projets une fois le SDRIF approuvé, la qualité de personne publique associée aux procédures d'évolution des documents d'urbanisme locaux permet à la Région de prendre connaissance d'un grand nombre de projets portés par les collectivités territoriales via ces documents. La participation active de l'IAU-IdF à ce suivi permet également à ce dernier d'affiner sa connaissance

des projets en sa qualité d'observatoire à l'échelle régionale. La carte des différents modes d'occupation des sols en Ile-de-France qu'il réalise et actualise de manière régulière est également un outil de référence offrant une vision relativement précise de l'évolution du territoire.

Enfin, l'Etat dispose de deux outils (« carto-PLU » et « BD-SCoT ») destinés à offrir une connaissance la plus fine et la plus à jour possible des PLU et des SCoT franciliens.

Il serait néanmoins nécessaire que ces outils soient régulièrement actualisés et mutualisés entre les services de l'Etat et de la Région en charge du suivi des territoires, pour que leur utilisation soit optimale et partagée (cf. éléments de réponse au thème n°10 relatif à la Gouvernance). Des marges d'amélioration sont donc recherchées et ont fait l'objet de propositions dans le fascicule « *Propositions pour la mise en œuvre* » du projet de SDRIF (p.72, « réaliser le suivi des documents d'urbanisme locaux »).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.14.3.2 Des interrogations ou des demandes de précisions sur la rédaction des orientations.

On relève dans les registres ou courriers de nombreuses observations qui touchent à l'application du CDRIF voire aux différentes interprétations qui pourraient être faites; certaines de ces observations préconisent une nouvelle rédaction des orientations, ou contestent totalement leur finalité. Elles suggèrent également, l'instauration de nouvelles règles. Elles critiquent aussi parfois la représentation cartographique de ces orientations qu'elles jugent illisibles.

Question de la commission d'enquête :

De nombreuses critiques sont formulées et des demandes de modifications des orientations réglementaires sont proposées. Elles s'ajoutent à celles émises par ailleurs par l'Etat et les personnes publiques associées. Elles méritent un examen très approfondi.

On relève en effet, de la part des observateurs, le souhait que les orientations devraient être plus précises pour être comprises, prises en compte par les collectivités et leurs établissements publics dans leurs documents d'urbanisme, par les CDT, pour être opposables sans contestation, contrôlables au niveau du contrôle de légalité, sans attendre la constatation de leur respect ou non après 2030.

Avis et commentaires techniques de la Région

Une réponse à une demande similaire de plus grande précision du projet de SDRIF a été formulée à l'occasion des thèmes 3-5 et 3-6 consacrés aux espaces ouverts (avant-dernière question).

En complément des éléments apportés en réponse au thème n°1 (Lisibilité et appropriation), il est nécessaire de rappeler que le choix de la teneur et de la précision des orientations réglementaires, ainsi que le principe de représentation des différents éléments de la CDGT du projet de SDRIF, sont la traduction concrète des principes de subsidiarité et de compatibilité qui régissent les rapports entre les documents d'urbanisme locaux et le SDRIF.

Le respect de ces principes - tant par la Région au stade de l'élaboration de son document que par les collectivités territoriales au moment de la mise en œuvre de ce dernier au travers de leurs documents d'urbanisme - permet de garantir l'absence de toute tutelle d'une collectivité sur une autre. Autrement dit, ce sont des règles de niveau constitutionnel, constitutives de l'identité fondamentale de la décentralisation française, qui régissent la force prescriptive d'un document comme le SDRIF : imposer une localisation précise aux communes et intercommunalités, sans marge de décision locale, reviendrait à vider de son sens le principe de libre-administration des collectivités. En tout état de

cause, dans le système français, les communes ne sont pas des échelons de mise en œuvre des décisions prises au niveau régional.

Cependant, dans un souci de meilleure lisibilité de certaines orientations et afin d'en permettre une application optimale, tant par les collectivités que par l'Etat via l'exercice du contrôle de légalité, des améliorations seront proposées.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Des ajustements seront apportés aux orientations réglementaires afin d'en améliorer la compréhension et d'en faciliter l'application, notamment :

la définition des espaces d'habitat sera améliorée ;

la rédaction de l'orientation relative aux quartiers à densifier à proximité d'une gare sera rendue plus claire ;

la rédaction de l'orientation relative à la conciliation, par les formes urbaines nouvelles, de la densification et des caractéristiques paysagères et éléments d'urbanisation traditionnelle sera améliorée ;

le lien entre densification et extension urbaines et possibilités d'alimentation par les réseaux sera précisé ;

l'orientation relative à la préservation des coteaux non bâtis sera affinée ;

Il sera explicité que seuls les grands équipements commerciaux – c'est-à-dire mentionnés par le SDRIF - sont visés par l'exigence d'implantation à proximité d'une gare de niveau métropolitain ; de même il sera précisé que seules les nouvelles implantations commerciales diffuses, en particulier le long des axes routiers, devront être évitées, afin de ne pas empêcher les évolutions des implantations existantes, appelées à se renouveler et à se densifier ;

Le terme de zone tampon issu du projet de SDRIF adopté en 2008 sera modifié en cohérence avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ;

Concernant la préservation et l'exploitation des ressources en matériaux, il sera précisé que l'exploitation future des gisements doit être préservée ;

la rédaction de l'orientation relative aux installations autorisées dans les espaces agricoles sera adaptée pour harmoniser les termes employés concernant l'activité agricole avec le Code de l'urbanisme ;

le passage exceptionnel des infrastructures de transport dans les espaces agricoles sera mentionné dans le chapitre propre à ces espaces, pour être en cohérence avec le chapitre relatif aux infrastructures de transport qui prévoit cette hypothèse ;

il sera précisé que les aménagements exceptionnellement accueillis dans les espaces agricoles ne doivent en aucun cas favoriser le mitage de ces espaces et n'ont donc pas vocation à favoriser une urbanisation future dans leur continuité ;

la référence à l'article L.302-13 du Code de la construction et de l'habitation sera supprimé des orientations pour être remplacé par une référence plus générale à la territorialisation des objectifs de logements, susceptible d'évoluer dans le temps ;

de la même manière que pour les projets d'infrastructures représentés sous la forme de principes de liaison, il pourrait être précisé que la réalisation des gares en projet y afférentes ne devra pas être compromise ni rendue plus difficile ou plus coûteuse.

D'autres ajustements des orientations apparaissent en réponse aux questions dans l'ensemble des thèmes soumis par la commission.

Les ajustements suivants pourraient être proposés sur la CDGT :

Un figuré distinct de celui retenu pour les gares LGV existantes pourrait être introduit pour représenter les gares LGV en projet et non encore localisées, dans le cadre de l'achèvement futur du réseau à grande vitesse francilien

Question de la commission d'enquête :

Il apparaît que les territoires d'application des orientations devraient être précisés, mais aussi le cadre de dérogations possibles quand des contraintes particulières doivent être prises en compte rendant les orientations non pertinentes ou impossibles à respecter (cf à ce sujet les observations du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et de l'Agence des espaces verts)(cf les sites particuliers : gares dans une autre commune, zones à densifier comprenant la Seine, des rivières, des infrastructures importantes, des protections particulières, des lignes HT, ...).

Avis et commentaires techniques de la Région :

Concernant la demande que soient précisés les territoires d'application des orientations, il convient de rappeler que le SDRIF est un document d'échelle régionale, ayant vocation à fixer des règles suffisamment générales pour qu'elles puissent être appliquées à l'ensemble du territoire francilien. Seuls les territoires dont l'urbanisation représente un enjeu régional fort et justifie un encadrement spécifique font l'objet d'orientations particulières (secteurs d'urbanisation conditionnelle).

Par ailleurs, l'Ile-de-France est un territoire fortement urbanisé, dont les projets d'aménagement évoluent nécessairement dans le temps en fonction des besoins des franciliens et des décisions et partenariats locaux.

Une réponse spécifique à la problématique de conciliation des règles d'extension et de préservation/contraintes a été formulée à l'occasion des thèmes 3.2 (Géographie stratégique), 8 (Environnement) et 3-5/3-6 (Espaces ouverts). Cette réponse de principe a été reprise dans le présent thème, en réponse à la première question, puisqu'il s'agit d'une question d'interprétation des règles.

Concernant plus particulièrement le cas du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, une réponse a été apportée dans le thème 3.2 (Géographie stratégique), au chapitre 2.4.2.

Par ailleurs, le fascicule « *Evaluation environnementale* » (p.34) présente en détail le travail mené afin d'assurer la cohérence entre le projet de SDRIF et l'ensemble des chartes de PNR d'Ile-de-France. En particulier, le développement urbain projeté par le SDRIF ne porte pas atteinte aux espaces à protéger dans les parcs. Les fronts urbains d'intérêt régional et les continuités écologiques sont positionnés sur la CDGT de façon cohérente avec les plans de charte.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

S'agissant particulièrement des objectifs minima de densité et en attente de l'examen de la justification de consommation foncière de 29 000 ha - qui est unanimement considérée comme trop élevée -, ne conviendrait-il pas de relever significativement ces objectifs de densité partout où cela est possible afin de réduire la consommation foncière? C'est le cas, notamment, de tous les secteurs qui doivent être desservis par le GPE - dont la rentabilité est basée sur une hypothèse de densification élevée sur des territoires dépassant l'échelle des quartiers de gares définie dans les orientations-. Les objectifs de densité ne devraient-ils pas être modulés en fonction du contexte, de la capacité de desserte en transports collectifs? Sauf cas de bonne desserte en TC, la densité ne pourrait-elle pas être décroissante en fonction de la distance au centre de l'agglomération?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Les questions liées à la problématique de la densification ont été traitées plus spécifiquement au sein du thème n°3.3 (Densification) et du thème n°5 (Transports).

De manière générale, il convient de rappeler que le SDRIF a pour vocation d'instaurer des principes d'aménagement encadrant les décisions relevant de la compétence des documents d'urbanisme locaux. Il en va ainsi des capacités d'extension offertes, qui représentent un maximum susceptible d'être mobilisé en fonction des besoins (cf. éléments de réponse au thème n°3.3 relatif à la consommation d'espace) et dont l'ouverture ne pourra être envisagée qu'en contrepartie d'un effort substantiel et préalable en matière de densification. De la même manière, en ce qui concerne ces objectifs de densification, ils constituent des seuils minimaux favorisant un effort partagé au niveau régional, qui devront cependant être adaptés en fonction des territoires.

Les orientations fixées en matière de densité sont déjà modulées en fonction de la desserte du territoire par les transports en commun.

Non seulement les « quartiers à densifier à proximité d'une gare », représentés par des micro-pastilles foncées sur la CDGT, sont les lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'habitat que d'emploi, mais ces quartiers justifient qu'une exigence accrue en matière de densification soit portée, au-delà, à l'échelle de la commune dès lors qu'elle comporte un tel quartier : une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat devra être prévue par le document d'urbanisme local (contre 10 % pour les communes non concernées par les quartiers de gare).

Concernant la proposition faite par la commission d'enquête de prévoir une densité décroissante en fonction de la distance au centre de l'agglomération, elle relève davantage du niveau local. C'est, en effet, aux collectivités qu'il revient de fixer, à leur échelle, des exigences de densification plus ou moins fortes et différenciées selon des zonages établis en lien avec leurs documents d'urbanisme et en fonction des spécificités de leur territoire et du contexte immobilier propre à chacune d'entre elles. C'est pour cela que la Région a opté pour la notion de « localisation privilégiée » de l'effort de densification dans les secteurs qu'elle a définis, en laissant à la commune le choix d'allier ou non à cet effort de localisation un effort quantitatif plus important que sur le reste de son territoire. Cet effort pourra d'ailleurs être organisé dans le temps, d'ici à 2030.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

L'ajustement suivant sera apporté aux orientations réglementaires afin d'en faciliter l'application :

La rédaction de l'orientation relative aux quartiers à densifier à proximité d'une gare sera améliorée, notamment pour préciser l'assiette d'application de la règle ainsi que la définition des espaces d'habitat.

Question de la commission d'enquête :

Par ailleurs, comment la Région justifie les règles d'extension urbaine des BVH?

Avis et commentaires techniques de la Région :

La Région a localisé de manière préférentielle et relativement précise, au sein comme en dehors de l'agglomération centrale, des secteurs d'urbanisation concernés par des projets dont elle a d'ores et déjà connaissance, dont l'intérêt dépasse l'échelle locale et qui nécessitent, pour la plupart, d'importantes disponibilités foncières. Ces capacités sont majoritairement identifiées dans les grands secteurs de développement en périphérie de l'agglomération centrale, où les enjeux de conciliation avec la préservation des espaces ouverts sont importants, et dans les pôles structurant de la Grande Couronne.

Cela ne signifie pas pour autant que ces secteurs soient les seuls lieux d'une urbanisation future, au détriment du reste du territoire francilien, qui resterait figé jusqu'en 2030. Le projet de SDRIF reconnaît, au contraire, la possibilité d'un développement modéré des bourgs, des villages et des hameaux, en offrant à ces territoires, au même titre que les agglomérations des pôles de centralité situés hors agglomération centrale, une capacité d'extension de l'ordre de 5 % de la superficie de leur

espace urbanisé communal. Il faut noter que cette capacité était de l'ordre de 10% dans le SDRIF de 2008 et qu'elle a été portée à 5%. Il s'agit ainsi de permettre un développement équilibré de la région en permettant les projets portés par les territoires ruraux, dont l'ampleur est souvent moindre par rapport à ceux que le projet de SDRIF identifie spécifiquement, mais qui ne sont pas moins essentiels à l'échelle locale. Des règles d'urbanisation « non cartographiées » ont été imaginées pour ces territoires afin de permettre la meilleure adaptation possible au contexte, dans le respect des obligations de préservation des espaces ouverts.

Par ailleurs, le projet de SDRIF reconnaît également les dynamiques intercommunales à l'œuvre dans l'espace rural, en permettant la mutualisation des capacités offertes à l'échelle des territoires de projet, concrétisées par un SCoT ou un PLU intercommunal. Ainsi les collectivités qui élaboreront ensemble un SCoT ou un PLU intercommunal pourront mettre en commun les capacités d'urbanisation on cartographiées offertes aux communes appartenant à l'agglomération d'un pôle de centralité, ainsi qu'aux BVH pour la réalisation de projets structurants et éviter le mitage de l'espace agricole.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Les secteurs d'urbanisation conditionnelle à l'ouverture sont ceux où l'urbanisation est conditionnée à la création d'une desserte en transports collectifs à la date de l'arrêté de DUP. Ne conviendrait-il pas d'étendre ces secteurs à tous ceux insuffisamment desservis par les transports collectifs selon un critère de desserte à définir?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Le projet de SDRIF identifie spécifiquement, sous le terme de « secteurs d'urbanisation conditionnelle », des secteurs dont l'urbanisation présente un intérêt régional fort, mais est inenvisageable sans que soit créée une desserte ad hoc par les transports en commun. Il s'agit de porter une attention particulière à ces quelques secteurs identifiés sur la CDGT, au-delà des orientations communes à tous les nouveaux espaces d'urbanisation, qui prévoient déjà a minima que les extensions urbaines soient maîtrisées, denses et en lien avec la desserte et l'offre d'équipements.

S'agissant d'élargir cette condition à l'ensemble des secteurs d'urbanisation nouvelle, le Code de l'urbanisme n'a pas confié cette compétence au SDRIF. La loi « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010 a, en effet, désigné spécifiquement les SCoT et les PLU comme outils pour conditionner l'ouverture à l'urbanisation de certains secteurs à la création d'une desserte en transports en commun. Confier ce rôle au SDRIF reviendrait ainsi à nier cette compétence, qui revient de prime abord aux communes et à leurs groupements. Par ailleurs, le SDRIF n'a vocation à fixer des conditions d'urbanisation précises que lorsque cela est justifié par un intérêt de niveau régional, sur des secteurs dont l'enjeu le justifie.

Si le SDRIF permet aux documents d'urbanisme locaux de prévoir certaines extensions et fixe une exigence générale de coordination de ces extensions avec une offre de transports en commun adaptée, c'est donc à l'échelon local qu'il revient de prévoir des règles plus strictes, dans le respect du principe de subsidiarité.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document.

Concernant les secteurs d'urbanisation conditionnelle, les ajustements suivants seront apportés au projet de SDRIF :

La rédaction du fascicule « Orientations réglementaires » (pp. 30-31) pourrait être ajustée pour clarifier les conditions d'urbanisation de ces secteurs, notamment s'agissant :

- du respect des orientations relatives aux secteurs d'urbanisation préférentielle ;
- du respect des orientations relatives à la desserte.

Question de la commission d'enquête :

Pour ce qui concerne les règles de densification, il conviendrait de préciser la date de la situation de référence de la densité initiale. Est-il pertinent de retenir la date d'approbation du SDRIF, alors qu'il y a souvent un décalage de plusieurs années entre une année de référence et la connaissance des données correspondantes? Ne serait-il pas préférable de retenir l'année 2008?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Une réponse détaillée a déjà été apportée à la question spécifique de la date de référence servant au calcul de la superficie des espaces urbanisés, à l'occasion du thème 3.3 (Densification), consacré précisément à cette problématique (chapitre 3.2), ainsi que dans les éléments de réponse au thème 1 (Lisibilité et appropriation). Il est proposé de s'y reporter.

La réponse à cette question emporte modifications dans le document :

Concernant le mode de calcul de la superficie des espaces urbanisés, les ajustements suivants seront apportés au SDRIF :

L'encadré apparaissant à la page 33 du fascicule « Orientations réglementaires » du projet de SDRIF sera ajusté pour préciser les modalités d'usage de la définition des espaces urbanisés à la fois pour l'application des orientations relatives aux capacités d'urbanisation non cartographiées mais également à la densification des espaces urbanisés.

Un visuel pourra être proposé pour éclairer la définition des espaces urbanisés à partir de l'occupation des sols.

Un lien pourra être fait avec le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » pour expliciter les modalités de suivi par la Région et ses préconisations quant à l'usage du futur MOS pour l'application des orientations relatives aux espaces urbanisés.

Des précisions seront également apportées pour la définition des « espaces d'habitat » sur lesquels s'appliquera la règle de densification en termes de logements.

7.14.3.3 Des observations portent sur la mise en cohérence du SDRIF avec les autres documents

Des observations portent sur la hiérarchie des différents documents. Des interrogations sont formulées quant à la chronologie qui aurait dû prévaloir sur l'instruction de ceux-ci. Certains vont même jusqu'à estimer que le SDRIF aurait dû être mis en cohérence avec le PLU.

Questions de la commission d'enquête :

Sont soulevés ici tous les sujets qui relèvent de la mise en cohérence des différents documents. L'interrogation porte aussi sur leur validité réciproque et sur leur applicabilité. Leur hiérarchie est sans doute moins évidente qu'il n'y paraît dans les textes législatifs ou réglementaires; comment seront réglées, sinon les incompatibilités, du moins les interprétations divergentes? Que se passera-t-il si les PLU ne sont pas rendus compatibles avec le SDRIF dans le délai de 3 ans?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Dans le délai de trois ans suivant l'approbation du SDRIF, si le préfet estime qu'un SCoT ou, en son absence, un PLU n'est pas compatible avec le SDRIF, il devra informer l'EPCI ou la commune maître d'ouvrage du document d'urbanisme local de la nécessité de mise en compatibilité de son document avec le SDRIF (art. L.122-16 et L.123-14-1 du Code de l'urbanisme).

Il devra adresser à la commune ou à l'EPCI un dossier indiquant les motifs pour lesquels il considère que son document n'est pas compatible avec le SDRIF ainsi que les modifications qu'il estime nécessaire de lui apporter pour le mettre en compatibilité avec ce dernier. Dans un délai de deux mois pour le SCoT (1 mois pour le PLU), l'EPCI ou la commune devra faire connaître au préfet s'il entend opérer la mise en compatibilité nécessaire. A défaut d'accord, dans ce délai, sur l'engagement de la procédure de mise en compatibilité ou, en cas d'accord, à défaut d'une délibération approuvant la mise en compatibilité du SCoT à l'issue d'un délai d'un an (6 mois pour le PLU) à compter de la notification initiale du préfet, ce dernier devra engager lui-même et approuver cette mise en compatibilité, en se substituant à la commune ou à l'EPCI.

Si une telle procédure n'était pas mise en œuvre et qu'un SCoT ou un PLU demeurerait incompatible avec le SDRIF, il serait, par ailleurs, toujours possible (à condition d'avoir un intérêt à agir) d'invoquer l'illégalité du document à l'occasion d'un recours contre une autorisation d'urbanisme délivrée sur le fondement de ce dernier (procédure d'exception d'illégalité).

Concernant le règlement des incompatibilités et interprétations divergentes, il convient de distinguer les rôles respectifs de la Région, des services de l'Etat responsables du contrôle de légalité, et enfin du juge administratif.

Si la Région est associée aux procédures d'évolution des documents d'urbanisme locaux et peut, à l'occasion des avis qu'elle rend, examiner la compatibilité d'un SCoT ou d'un PLU avec le SDRIF et émettre des recommandations à l'égard de l'EPCI ou de la commune afin que ce dernier améliore son projet de document, son rôle demeure purement consultatif. C'est à l'Etat seul que reviendra la responsabilité du contrôle de légalité des PLU et des SCoT approuvés, quel que soit l'avis que la Région aura rendu au cours de la procédure. Enfin, en cas d'interprétations divergentes qui subsisteraient, seul la juridiction administrative, saisie d'un recours sur ce point, pourra mettre un terme au contentieux en livrant l'interprétation qu'elle estimera devoir être faite des textes législatifs et réglementaires.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

La définition parfois trop précise de la carte (certains estiment qu'elle ne l'est pas assez) ne se substitue-t-elle pas à des compétences communales?

Avis et commentaires techniques de la Région :

La question du degré de précision du projet de SDRIF à l'égard des documents d'urbanisme locaux, qu'il s'agisse des orientations réglementaires comme de la CDGT, a déjà été traitée dans le présent thème (voir plus haut), dans le thème 1 (Lisibilité et appropriation) ainsi que dans les réponses aux thèmes 3-5/3-6 (Espaces ouverts).

Il est proposé de s'y reporter.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

On peut penser que le SDRIF ne sera pas un document figé même avant 2030. Une réflexion a-t-elle été menée sur l'évolution du document, sa modification, sa mise à jour, sa révision?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Des réponses à ces questions ont déjà été formulées dans les thèmes 3-5/3-6 (Espaces ouverts) 8 (Environnement) et 10 (Gouvernance), concernant le dispositif de suivi et d'évaluation du SDRIF dans le temps. Il est proposé de s'y reporter.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Tous les fascicules du dossier proposé à l'enquête publique ne semblent pas avoir la même portée juridique quant à leur opposabilité; comment la Région envisage-t-elle de demander leur approbation?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Comme cela est détaillé dans les éléments de réponse au thème n°1 (Lisibilité et appropriation), tous les fascicules composant le projet de SDRIF n'ont, effectivement, pas la même portée juridique.

Les trois fascicules « *Défis, projet spatial régional, objectifs* », « Orientations réglementaires » et « *Evaluation environnementale* » constituent le SDRIF à proprement parler.

Le fascicule « *Défis, projet spatial régional, objectifs* » exprime les ambitions d'aménagement et de développement durables pour la région Ile-de-France.

Le fascicule « *Orientations réglementaires* » permet la traduction du projet spatial régional (défini dans le fascicule précédent) dans la hiérarchie des documents d'urbanisme. Il constitue la seule partie du SDRIF, accompagnée de la CDGT, s'imposant aux SCoT et en leur absence aux PLU, dans un rapport de compatibilité. C'est à l'aune de ce fascicule que sera effectué le contrôle de légalité des documents d'urbanisme locaux au regard du SDRIF par l'Etat.

La fascicule « *Evaluation environnementale* » justifie et explique les choix d'aménagement retenus et les éléments prescriptifs du projet de SDRIF.

Le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre », quant à lui, figure en annexe du SDRIF, en tant qu'il est destiné à présenter les politiques publiques et contractuelles d'accompagnement de l'ensemble des acteurs franciliens dans la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette dernière.

Enfin, le fascicule « Vision régionale » accompagne le SDRIF, en tant qu'il expose, à titre introductif au projet d'aménagement, le projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires.

Malgré la diversité de nature de tous ces fascicules, la Région a pris le parti de les considérer comme faisant partie d'un tout, le projet « Ile-de-France 2030 ».

C'est pourquoi l'ensemble de ces documents sera transmis au Conseil d'Etat pour examen et avis, puis approuvé par décret.

La réponse à cette question emporte modifications formelles dans le document.

Concernant la compréhension de l'organisation du document, les ajustements suivants pourraient être apportés au SDRIF :

La valeur de chacun des fascicules (préambule, documents légaux, annexes) et leur place dans le document seront mieux identifiées par une numérotation (Cf. thème 1 – lisibilité).

7.14.3.4 Les outils réglementaires pour appliquer le SDRIF ?

Question de la commission d'enquête :

Comment et par qui seront pris en compte les différents avis et dérogations délivrés sur la base du projet de 2008 qui pourraient être contradictoires avec le SDRIF 2013 ?

Avis et commentaires techniques de la Région :

Une fois le SDRIF approuvé, les collectivités porteuses de PLU et de SCoT ayant bénéficié d'une dérogation dans le cadre de l'application de la loi du 15 juin 2011 devront nécessairement s'assurer de la compatibilité de ces documents avec le nouveau cadre, au même titre que tous les documents d'urbanisme locaux franciliens approuvés avant son entrée en vigueur. Si cette compatibilité n'est pas avérée, c'est au préfet qu'il reviendra de le signaler à la collectivité concernée et d'enjoindre celle-ci à

procéder à la mise en compatibilité sur les points qu'il aura relevés (cf. réponse spécifique à ce sujet, plus haut).

Il convient cependant de rappeler que le projet de SDRIF adopté en 2008 constitue le socle de la présente révision. Par conséquent, rares devraient être les projets qui étaient rendus possibles par celui-ci et ne seraient plus compatibles avec le nouveau SDRIF tel qu'il sera approuvé. Le Président du Conseil régional, dans ses avis rendus en application de la loi du 15 juin 2011, a veillé à signaler la procédure de révision du SDRIF en cours ainsi que les éléments susceptibles d'évoluer de manière à faciliter les anticipations par les documents d'urbanisme locaux.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Questions de la commission d'enquête :

*Les services de l'Etat ont en charge le porter à connaissance. Quelle intervention de la Région est envisagée pour l'accompagnement des porteurs de projets et l'application des règles du SDRIF aux documents d'urbanisme ?
Quel sera le champ d'application des règles de subsidiarité pour les interventions de la Région dans le cadre du SDRIF ?*

Avis et commentaires techniques de la Région :

Cette question a déjà été, en partie, traitée en réponse au thème 2 (Concertation) et au thème 10 (Gouvernance), concernant l'ensemble des outils mis en place par la Région afin de sensibiliser les acteurs franciliens à la mise en œuvre du SDRIF.

Pour ce qui relève plus précisément de la traduction du SDRIF au sein des documents d'urbanisme locaux, la Région assume déjà, en lien avec l'IAU-IdF, un rôle fort en matière de pédagogie et d'accompagnement des collectivités territoriales, au travers de son association aux procédures d'évolution des PLU et des SCoT. Elle intervient d'abord, en réponse à la notification obligatoire des procédures, par l'envoi d'une « lettre d'information régionale », qui décline les grands objectifs du SDRIF sur le territoire concerné, afin de permettre à la collectivité d'anticiper au mieux la compatibilité de son document avec celui-ci. Une fois saisie pour avis sur le projet arrêté, la Région se livre à un examen approfondi de la compatibilité de ce projet avec le SDRIF, afin de permettre à la collectivité d'anticiper au mieux le contrôle de légalité qui interviendra une fois son document approuvé. La Région n'ayant pas vocation à assurer une mission de contrôle de l'action des autres collectivités, mais bien plus de fournir des éléments de pédagogie et d'aide à la prise en compte des multiples enjeux régionaux, ces avis expriment avant tout la stratégie et les objectifs régionaux en matière d'aménagement.

L'approbation prochaine d'un nouveau SDRIF sera ainsi l'occasion pour la Région de continuer d'exercer au mieux cette mission, qui sera d'autant plus fondamentale qu'il s'agira pour la première fois de mettre en œuvre un SDRIF qu'elle aura élaboré.

Par ailleurs, le corpus normatif du SDRIF sera précisé dans des guides d'application élaborés en partenariat avec l'IAU-IdF, tant en ce qui concerne l'interprétation juridique des orientations réglementaires que leur déclinaison concrète, à l'image de ce qui avait été proposé pour le SDRIF de 1994 (Cf. « Questions-réponses »), mais de façon plus développée (plusieurs guides sont en cours de préparation). De plus à l'issue de la promulgation de la loi du 15 juin 2011, un séminaire de travail entre les services de l'Etat, de la Région et de l'IAU a été organisé afin de partager les modalités d'application du SDRIF adopté par l'assemblée régionale en 2008. Ce « dispositif » a vocation à être démultiplié à destination des services de l'Etat et des collectivités territoriale dès approbation du SDRIF en cours de révision.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.14.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

Les observations du public ou des collectivités recueillies au cours de l'enquête sur les dispositions réglementaires se sont révélées très pertinentes et ont bien mis l'accent sur les sujets difficiles touchant notamment à l'interprétation qui peut en être faite.

Il est à noter que les services régionaux ont fait un examen très attentif de ces remarques ainsi que des questions que la commission a estimé devoir poser pour faciliter la compréhension des documents. Elle apprécie que, sur de nombreux points, ils aient tenus le plus grand compte de ces expressions et se proposent d'apporter les ajustements nécessaires.

Ceci témoigne à l'évidence de la complexité de ces documents qui ont l'ambition, toute à la fois, d'être volontaristes, mais sans se substituer aux autres niveaux de décisions.

Il est réaffirmé que le SDRIF est un document de planification à long terme qui ne dispose d'aucun caractère opérationnel, laissant toute leur place aux décideurs territoriaux pour trouver les moyens de mettre en œuvre ses objectifs.

La commission prend acte des ajustements que la Région se propose d'apporter au projet de SDRIF avant son approbation.

Elle insiste, notamment, sur la nécessité de lever dès maintenant et autant que de possible, toutes les marges d'interprétation qui pourraient, à terme, créer des conflits administratifs voire contentieux, que ce soit dans la partie rédactionnelle que sur la carte. Cette remarque ne doit toutefois pas conduire à rigidifier inutilement le Schéma Directeur.

La commission a noté dans la réponse de la Région, que lors de l'engagement des procédures par une collectivité locale, la Région envoie à celle-ci une « lettre d'information régionale » alors que, de leur côté, les services de l'État dans le département notifie un « porter à connaissance » officiel qui traduit les éléments que la collectivité doit prendre en compte pour élaborer son document.

Elle estime indispensable de revoir la rédaction des Orientations réglementaires dans les zones à fort potentiel de densification qui conduiraient à un blocage inopportun de certaines zones d'activité.

De la même manière, elle attache une grande importance à la nécessité de mieux définir la constructibilité autour des gares, ainsi que les orientations réglementaires dans les secteurs d'urbanisation conditionnelle, qui restent également assez flous eu égard, notamment, à la desserte en transport.

Elle pense qu'il est important, en outre, que les opérations très engagées juridiquement ne soient pas remises en cause par le SDRIF.

La commission recommande l'établissement d'un guide commun Etat-Région d'application des dispositions réglementaires du SDRIF. Ce guide destiné principalement aux collectivités en charge des documents d'urbanisme locaux doit expliciter ces dispositions pour réduire les

risques d'erreurs d'interprétation, avoir une valeur pédagogique en proposant des méthodes, des références et des exemples.

7.15 Thème 10 : La gouvernance

Ce thème a pour objet d'aborder les questions de gouvernance soulevées lors de l'enquête publique concernant l'élaboration et la mise en œuvre du SDRIF.

Il s'agit notamment d'apprécier comment s'articulent les rôles et les actions de l'Etat, de la Région et des nombreux acteurs publics en matière d'aménagement et d'urbanisme du territoire francilien, ainsi que les moyens mis en œuvre pour assurer l'atteinte des objectifs du SDRIF.

Ce thème a recueilli près de 300 observations. Suivant leurs auteurs, il se place en position plutôt minoritaire par rapport aux autres thèmes.

Le public, les associations et les élus s'interrogent sur la maîtrise des orientations données dans ce projet qui a un rôle stratégique dans l'aménagement régional. Ils constatent que le pilotage est complexe de par la superposition de Schémas régionaux et de projets stratégiques qui ont été programmés et contractualisés dans un autre cadre.

Pour tous les intervenants la réussite du projet de SDRIF passe par la qualité de la gouvernance qui sera mise en œuvre dans cet environnement complexe par le nombre des actions à conduire, des intervenants, des structures et des différents cadres réglementaires.

7.15.1 L'expression du public

7.15.1.1 Le rôle des acteurs publics

Les acteurs publics intervenant sur le territoire francilien dans le domaine de l'aménagement sont nombreux : Etat, Région, Établissements publics, Départements, Communautés de Communes, Communes etc. Les modes d'intervention sont également variés, ces organismes intervenant directement dans le cadre réglementaire, avec leurs services ou par le biais de leurs établissements publics.

Le cadre des Opérations d'intérêt national et le mode contractuel (CDT, CPER, plan de mobilisation etc.) sont également utilisés dans le domaine de l'aménagement.

Le projet d'acte 3 de la décentralisation engagé par le gouvernement a suscité plusieurs questions des acteurs sur son incidence potentielle sur le dispositif actuel de gouvernance concernant l'aménagement et l'urbanisme de la région.

Paris 17ème/1/7 M. Legaret groupe UMPPA Conseil de Paris:

« Le projet de loi de décentralisation et réforme de l'action publique, qui va faire émerger la Métropole Paris Ile-de-France sur l'aire urbaine de Paris, va modifier profondément la gouvernance et la vision des territoires franciliens. Le SDRIF est un produit technocratique, obsolète avant même d'être adopté, qui devrait être remplacé par un SCOT dès l'approbation de la loi de décentralisation et de réforme de l'action publique ».

CE 57 Mairie de Levallois (92):

« Le projet d'acte 3 de la décentralisation prévoit une gouvernance régionale d'aménagement à travers une conférence régionale des collectivités rassemblant des

représentants des maires de chaque département, ce qui exclut la participation directe des maires en dehors du maire de Paris ».

Indépendamment de ce projet de décentralisation qui est susceptible de mettre en place de nouveaux organismes et une nouvelle distribution des rôles et des responsabilités, **la complexité actuelle de la gouvernance de la région** est soulignée :

- le rôle de l'Etat reste essentiel : même la Région assure désormais le pilotage du projet, il est associé à son élaboration, il assure sa validation et son contrôle ;
- selon l'article 72 de la Constitution, la Région ne peut exercer une tutelle sur une autre aucune collectivité territoriale ;
- les collectivités locales et leurs établissements publics en charge de l'urbanisme local bénéficient du principe de subsidiarité.

CE 268 Environnement 92 (92) :

« L'Etat ne sera pas en mesure de faire appliquer convenablement le SDRIF avec ses moyens en réduction ».

Le rôle stratégique du SDRIF s'est encore accru dans le cadre de la mise en œuvre des lois Grenelle, de la loi relative au Grand Paris et de la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche qui apportent de nouvelles exigences.

Selon plusieurs acteurs, le compromis avec **la loi du Grand Paris** a faussé le cadre de la révision.

CE 91 Mairie de Sèvres (92) :

« Ce nouveau projet de SDRIF ne tire pas toute la substance des ambitions affichées par la loi Grand Paris en proposant une vision collective réellement partagée par l'ensemble des acteurs franciliens. Une véritable consultation complémentaire de l'ensemble des acteurs institutionnels aurait permis d'atteindre cet objectif ».

RE 462 M. Surwumwe Fresnes (94) :

« Pourquoi le projet initial du Grand Paris a été « édulcoré au point qu'il n'en reste aucune trace » ? » Les franciliens aujourd'hui ne sont pas disposés à supporter l'idée qu'un projet réellement novateur présentant un intérêt général soit abandonné parce qu'un nouveau gouvernement est arrivé au pouvoir ».

CE 270 M.Cavard:

« Le compromis avec la loi Grand Paris a faussé la complexe révision. Pour cet exercice lourd et complexe, on est allé un peu vite en besogne ».

CE 1372 M.Lipietz Villejuif (94) :

« La volonté, intervenue après le projet de révision de 2008, de trouver un compromis avec la loi Grand Paris de 2011 « a été bouclée sans vraie nouvelle concertation en une douzaine de mois ».

« Alors que réseau GPE modifiait radicalement les possibilités d'urbanisation, Il aurait été souhaitable de remettre à plat ensemble et le tracé, et l'échéancier, et l'ambition du GPE, et le SDRIF qu'il était censé charpenter. La fusion SDRIF-Grand Paris a été bâclée ».

« La révision de l'échéancier du GPE par M. Le Premier ministre, après que le projet de SDRIF ait été arrêté et soumis à enquête publique, en dit long sur l'association de l'Etat au SDRIF ».

Peu d'observations sont émises sur **le SDRIF de 1994** que le projet mis à l'enquête doit remplacer. Certaines regrettent qu'aucun bilan du SDRIF de 1994 n'ait été établi, ce qui crée une discontinuité.

M Lipietz (CE 1372)

Estime que « le Schéma en vigueur de 1994 a échoué :

- absence de planification partenariale pour le développement des autres régions,
- explosion de la mégapole francilienne se traduisant par des embouteillages, l'allongement des trajets domicile-travail, la formation de « zones de relégation », et une hausse des prix fonciers centraux, qui grèvent plus lourdement la compétitivité française que les coûts salariaux ;
- extension de l'urbanisation loin de se densifier autour de quelques pôles dont les villes nouvelles aboutissant à d'immenses zones urbaines en continu et de plus en plus privées d'emploi et une population mal répartie ;
- retard considérable de l'extension des transports en commun ».

Pour l'élaboration du nouveau Schéma, il n'y a pas eu de débat préalable notamment avec les élus du Conseil de Paris et des communes. La plupart des collectivités et établissements publics compétents en matière d'aménagement et d'urbanisme regrettent **l'insuffisance de concertation lors de l'élaboration du projet**. Le SDRIF est jugé technocratique.

Paris 17ème/1/7 M. Legaret, groupe UMPPA Conseil de Paris:

« Le SDRIF n'a pas fait l'objet de débat préalable avec le Conseil de Paris: le SDRIF est un document d'un autre temps. Résultat d'une planification régionale réservée à la région capitale, ce Schéma est à l'opposé des principes de démocratie et de décentralisation et dépourvu d'une véritable stratégie du service de l'attractivité du territoire francilien ; le SDRIF est le résultat par définition de discussions entre les services de l'Etat et de la région Ile-de-France. Or, le débat politique s'avère le grand absent de l'élaboration du SDRIF au profit d'un produit technocratique ».

CE 219 Mairie des Loges- en- Josas (78) :

Regrette que « la concertation n'ait pas associé les communes et intercommunalités, seules collectivités responsables en matière d'urbanisme et porteurs de projets majeurs, ce qui peut mener à des contre sens importants ».

Alors que les Conseils généraux sont des personnes publiques associées, **le rôle des Départements en matière d'aménagement est mis en cause**.

RE 462 M. Surwumwe Fresnes (94) :

« La départementalisation est le principal obstacle au développement » : cas des Hauts de Bièvre et du Val de Bièvre qui ont un développement différent dans les Hauts-de-Seine et le Val de Marne. Le remplacement des départements par une organisation dénuée de toute idéologie permettrait de réaliser des projets locaux dans un cadre régional plus consensuel ».

Les observations formulées indiquent que le Schéma Directeur ne met pas en exergue le rôle que la Région Ile-de-France devrait jouer à l'avenir pour développer la métropole régionale ni pour son rôle national et international (cf également les thèmes « Cadrage régional de la population et des emplois en 2030 » ; « Développement économique et social »).

CE 5 Maire de Noisy-le-Grand (93) :

« Le SDRIF ne met pas suffisamment l'accent sur le rôle que la Région devrait jouer dans les 20 prochaines années aux plans national et international ».

La coopération avec les régions voisines n'apparaît pas, et l'interrégionalité ne fonctionne plus et est à reconstruire.

RE 1007 PNR du Vexin Français Théméricourt (95) :

« La coopération aurait dû être organisée avec les territoires voisins pour la production agricole, la ressource en eau et la biodiversité ».

Antony/3/1 La voix des Scéens Sceaux (92) :

« Le SDRIF aurait dû être établi en concertation avec les autres régions ».

CE 270 M.Cavard:

« L'aménagement du territoire a cessé d'exister et une interrégionalité obligatoire est à construire (cf les nombreuses études à ce sujet). L'exemple du bassin de Londres serait à méditer ».

La vision stratégique globale pour la région est rendue difficile par la superposition des différents Schémas : SNIT, SRIT, SRCE, SRCAE, etc.

CE 153 Ardies Yvelines (78) :

« Incohérence entre le SNIT et le SDRIF nécessitant un nouveau cycle de préparation, de soumission à l'enquête publique et de décision ».

Saint-Germain-en-Laye/1/41 M. Loiseau Vice-président du CAPESA Chanteloup-les-Vignes (78) :

Estime que la superposition de multiples Schémas (SRCE, SRCAE, SRE, PRAD ...) « rend difficile la vision stratégique globale et qu'une réflexion devrait être menée entre l'Etat et la région pour garantir une meilleure cohérence entre le SDRIF et ces différents Schémas ».

Pour d'autres, ce Schéma est une atteinte à la libre administration des collectivités territoriales. Il ne respecte pas le principe de subsidiarité ; ce droit de libre administration et de subsidiarité étant contesté par d'autres interventions.

Nanterre/2/2 M. d'Estaintot Rueil-Malmaison (92) :

« La Région a trop de pouvoir centralisateur ; il faut laisser de la marge aux maires pour avoir une représentativité adaptée à la commune ».

CE 91 Mairie de Sèvres et GPSO (92) :

« Atteinte au principe de libre administration des collectivités sans donner des garanties d'efficacité ».

Antony/3/13 M. Mme Frelat Antony (92) :

« Il faut laisser aux collectivités locales le soin de décider de la densification (subsidiarité) ».

RE 213 M.Sicard Antony (92) :

« Plus de pouvoir au Local ».

RE 917 Sauvons les Yvelines Marcq (78) :

«Veiller à ce que les Collectivités locales suivent les prescriptions du SDRIF ».

Nogent-sur-Marne/1/3 Association CEDRE La Queue-en-Brie (94) :

« Contre la subsidiarité confiant aux communes le soin de définir les localisations de l'urbanisation. N'ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation qu'après saturation des espaces urbanisés. Idem pour les nouvelles implantations d'activités ».

La gouvernance des objectifs et des projets est émiettée entre l'Etat et ses établissements publics, les communes, les intercommunalités, les CDT, les OIN, les TIM et les PNR.

CE 267 Mme Lorthiois urbaniste (95) :

« La gouvernance est émiettée avec les CDT (Etat, OIN, intercommunalités). L'addition des objectifs locaux ne garantit pas un intérêt régional global ».

CE 268 Environnement 92 (92) :

« Le SDRIF doit être reconsidéré pour l'OIN de La Défense pour revoir la programmation et la gouvernance. Cela devrait passer par l'annulation des projets de tours telles qu'Ermitage à La Défense et celles prévues sur l'Île Seguin et à Issy-les-Moulineaux ».

Nanterre/2/2 M. d'Estaintot Rueil-Malmaison (92) :

« Il faut mettre en valeur le pôle de développement de La Défense : le SDRIF doit s'adapter au CDT proposé par le SIEP ».

CE 90 Association JADE (78) :

« Pourquoi n'y a-t'il pas de CDT pour la filière agricole ? ».

CE 88 Association des communes (10 communes) et communautés du Grand Orly (91 et 94) :

« Un système de gouvernance territorial spécifique doit être instauré au voisinage des aéroports ».

La définition des TIM et leur gouvernance sont à préciser.

CE 142 Ardies Val d'Oise (95) :

« Se pose également la question de l'articulation des TIM avec les CDT ».

CE 177 CCI Seine-et-Marne (77) :

Les périmètres des TIM « qui feront l'objet de contractualisation dans le prochain CPER » doivent être précisés ». Représenter les TIM sur la carte « rééquilibrage des polarités économiques ».

RE 984 CODESQY Trappes (78) :

« Requalifier les 2 TIM de cette région ; accompagnement des opérations de restructuration urbaine avec quelle gouvernance ? ».

7.15.1.2 De la planification à la réalisation

Pour que les objectifs du SDRIF soient réellement mis en œuvre, l'ensemble du dispositif opérationnel doit être précisé et mis en cohérence entre les acteurs. Les financements nécessaires sont à mettre en place et le cadre partenarial est à développer.

À l'instar des CDT, contrats entre l'État et les collectivités locales qui apportent une réelle dynamique locale, des Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) sont identifiés par la Région afin de garantir une cohérence d'action sur un territoire délimité. Les projets de TIM restent toutefois imprécis dans leurs périmètres, leurs objectifs stratégiques, leur gouvernance et le dispositif de contractualisation.

Les observations soulignent que l'introduction du Grand Paris a modifié la donne en matière de planification et de programmation. Des projets d'infrastructures essentiels pour l'amélioration des transports ne sont pas programmés. Le financement des projets d'infrastructures de transports inscrits dans le fascicule 5 n'est pas assuré.

Les réglementations, les objectifs et les moyens doivent être mis en cohérence.

Les moyens juridiques et institutionnels sur lesquels le SDRIF devra s'appuyer pour être respecté sont à préciser.

CE 58 MEDEF Ile-de-France :

« Indiquer clairement sur quels moyens juridiques et institutionnels le SDRIF devra s'appuyer pour être respecté sur la durée et l'accompagner d'un phasage et d'un chiffrage ».

CE 57 Mairie de Levallois (92) :

« Les grandes orientations sont louables, mais les propositions de mise en œuvre apparaissent parfois difficilement réalisables et/ou conciliables ».

Paris 17^{ème}/1/6 et 7 Mme Kustler Maire du 17^{ème} :

« Les orientations sont de faible portée juridique et restent souvent théoriques : en dépit de beaucoup de débats autour de ce texte, beaucoup de ses orientations ne s'imposeront pas juridiquement, ce qui restreint de façon importante son rayonnement ; peu de recommandations véritablement opérationnelles au regard des orientations théoriques ».

Coulommiers/1/6 M.Piot Voinsles (77) :

« Quel frein aux demandes de DUP des collectivités pour des activités dites de loisirs pour peu de public ? Demande d'aménager en priorité les surfaces disponibles ».

CE 312 Association de défense de la santé et de l'environnement (91) :

Demande « une révision du PREDMA qui n'a pas pris en compte les réglementations en matière de déchets issus du Grenelle (taux d'incinération et d'enfouissement ; collecte sélective...)».

Pour Aéroports de Paris (ADP), les objectifs de limitation du trafic aérien compromettent le potentiel de développement des aéroports de Paris et de la France. Les riverains de ces plateformes soutiennent cette limitation pour des questions de santé publique et de cadre de vie et proposent de lancer les études pour un troisième aéroport et/ou d'utiliser les plateformes de Vatry et de Beauvais pour absorber le trafic aérien supplémentaire (cf Thèmes « Développement économique et social » et « Environnement »).

CE 103 Aéroports de Paris (75) :

« Le projet de SDRIF compromet gravement le potentiel de développement des aéroports et la compétitivité de Paris et de la France ».

Les réserves d'ADP portent sur :

- les mesures de restriction de trafic sur Paris-Charles de Gaulle (plafonnement des mouvements et couvre feu nocturne);
- les perspectives de trafics sur Paris-Orly déconnectées de la réalité observée ces 10 dernières années (plafonnement à 200 000 mouvements/an à comparer au trafic réel supérieur à ce chiffre depuis de nombreuses années, maintien du plafonnement réglementaire à 250 000) ».

CE 90 Association JADE (78) :

« Prévoir la fin du développement des 3 aéroports franciliens et l'utilisation accrue des aéroports de Beauvais et Vatry à desservir par des transports rapides ».

CE 177 CCI Seine-et-Marne (77) :

Pour le développement de la plate-forme aéroportuaire de Roissy.

CE 270 M. Cavard :

« Le développement du trafic aérien à Roissy pose de considérables nuisances chimiques et sonores. Au niveau du SDRIF, il est nécessaire de poser la question du devenir aéroportuaire : plus de 60% du trafic aérien national est centralisé sur l'Île-de-France, ce qui est un cas unique en Europe occidentale ».

L'application de la loi SRU au niveau communal est devenue discutable avec l'apparition des intercommunalités, des CDT et des TIM. Son articulation avec les TIM, les CDT et les OIN est posée.

CE 142 Ardies Val d'Oise (95) :

« La loi SRU contre la diversité : l'article 55 de la loi SRU est rendue boiteuse par le développement des intercommunalités, la montée en puissance progressive des CDT, et l'apparition surprise des TIM ».

Pour réussir l'intensification de l'urbanisation, le financement du logement doit suivre sa programmation et des financements spécifiques des équipements publics doivent être dégagés (cf thème « Logement et Habitat »).

CE 271 Mairie d'Aubervilliers (93) :

« L'intensification nécessite la mise en place d'un nouveau dispositif de financement des équipements publics ».

Antony/3/4 Sceaux Association quartier des musiciens (92) :

« Les financements ne sont pas assurés ».

Antony/3/6 M. Hélot Antony (92) :

« L'objectif de logements est irréalisable ».

RE 1578 Ville de Grigny (91) :

Demande « que l'ensemble des procédures de contractualisation, du niveau départemental au niveau européen, doit soutenir les projets structurants des villes et des territoires ; qu'en matière d'aménagement et de rénovation urbaine, la collectivité soit accompagnée dans son effort de rénovation et d'aménagement durable ».

RE 1494 M. Vampouille Auvers-sur-Oise (95) :

« les CDT devraient être révisés et coordonnés pour mutualiser les équipements ».

RE 829 M. Gremont 93 Saint-Denis :

« Pour la construction de logements sociaux avec l'aide aux élus bâtisseurs pour la réalisation des équipements publics d'accompagnement ; il faut obtenir des financements du logement social : il n'y aura pas de solution sans aide à la pierre et sans intervention publique sur le foncier. L'effort de construction doit être partagé à l'échelle régionale et métropolitaine, y compris de logements sociaux ».

Pour étudier et réaliser des opérations complexes d'urbanisme opérationnel, création de nouveaux quartiers, création d'éco quartiers, requalification de quartiers anciens etc. des moyens autres que programmatiques sont à développer. En effet, pour leur développement,

les collectivités s'appuient sur leurs propres moyens assistés de bureaux d'études. La construction de référentiels innovants, qui introduiraient les éléments du développement durable, et la mobilisation d'une offre d'ingénierie régionale pour l'étude et la réalisation projets seraient utiles aux collectivités.

7.15.1.3 Maitriser les délais d'amélioration des infrastructures de transport et leur temporalité avec l'urbanisation

De très nombreuses observations demandent la coordination dans le temps entre les urbanisations et leur desserte (cf Thème « Transports et Déplacements »).

La maîtrise des délais de réalisation des infrastructures de transport passe par la qualité des projets, la maîtrise des procédures, mais également par la qualité des outils de programmation et leur fiabilité d'exécution.

Pour les infrastructures, lorsqu'elles sont jugées indispensables, les observations portent sur le respect des délais de réalisation, voire de l'accélération des délais pour certaines. Ceci concerne toutes les voies structurantes du plan des transports collectifs, mais aussi les interconnexions TGV et le bouclage autoroutier.

CE 58 MEDEF Ile-de-France :

« Réaliser dans les délais prévus le plan régional de transports collectifs, sans oublier CDG Express, les interconnexions TGV et le bouclage du réseau autoroutier. Appeler à une répartition de l'effort financier à consentir proportionnée et équitable entre les usagers, le monde économique et les contribuables sans oublier les opérateurs de transport ».

CE 28 Mairie de Melun (77) :

« Impératif vital du contournement de l'agglomération de Melun évoqué dans le texte mais oublié dans la CGDT du pont aval qui conditionne la réalisation d'un projet communautaire (le Clos St Louis), des projets intercommunautaires et régionaux ».

CE 142 Ardies Val d'Oise (95) :

« Le SDRIF situe la réalisation de l'A104 en 2030, alors qu'elle est l'urgence routière du Val d'Oise et des Yvelines. Les 9 kms qui manquent à l'Est pour contourner Roissy se situent dans une zone plate et vide d'habitants. Ce retard s'explique par le déni routier affiché depuis 3 décennies par les autorités régionales de transport alors que le réseau routier structurant est le plus adapté à la périphérie parisienne et le moins coûteux à réaliser ».

CE 262 Argenteuil-Bezons l'agglomération (95) :

« Réaffirme le caractère prioritaire du financement du tronçon Ouest de la tangentielle Nord déterminante pour le développement prévu par les pastilles de densification préférentielle ».

RE 1362 M. Legendre Antony (92) :

« Souligne la saturation actuelle du RER B sud, les temps de trajets d'heure de pointe jamais respectés. D'ici 2030, la fréquentation devrait augmenter en raison de la croissance de la population de 15% liée à la densification et à l'impossibilité d'augmenter la capacité de circulation. En outre, le calendrier du Grand Paris Express prévoit la mise en service en 2017 de la ligne 15 connectée au RER B à Bourg la Reine. Cette connexion va accroître la fréquentation du RER B. Il faudra attendre la ligne 18 en 2027 pour décongestionner le RER B puisque la seule opération permettant l'accroissement de la capacité du RER B par l'augmentation de sa fréquence – le doublement du tunnel Châtelet Gare du Nord- ne sera

pas réalisée avant. Il est donc illogique de vouloir densifier les territoires sans pouvoir améliorer parallèlement les transports ».

RE 963 M. Lefèvre Le Chesnay (78) :

« Avis défavorable de la ville du Chesnay pour les raisons suivantes : aucune cohérence entre les objectifs de l'habitat et les moyens prévus pour le transport ».

RE 937 M. Mineo Chennevières-sur-Marne (94) :

« Le projet urbain ne peut être décomposé par tranches non cohérentes entre elles - le fonctionnement opérationnel du TCSP Altival conduisant au métro constitue un préalable à toute construction de logements - le TCSP RD4 n'est toujours pas inscrit- les Canavérois sont fermement opposés au Boulevard Urbain traversant Chennevières inscrit dans le Schéma Directeur».

RE 1692 Ville de Dammartin-en-Goële (77) :

« Saura-t-on organiser et mener de front délivrance des permis de construire et réalisation des infrastructures indispensables à la desserte des nouveaux logements une fois le SDRIF amendé et approuvé et les documents d'urbanisme rendus compatibles? Aménagement et déplacement sont indissociables, mais ces domaines relèvent d'autorités différentes : depuis la décentralisation, hors OIN, les maires délivrent les permis de construire, et le STIF décide des investissements et du calendrier de réalisation TC ».

RE 1691 M. Dudouit Montgeron (91) :

« Pense que le projet de SDRIF ne répond pas aux attentes de tous les Franciliens : quelles seraient demain les conditions de circulation et de transport des usagers, si après approbation du projet de SDRIF amendé et mise en compatibilité des documents d'urbanisme (PLU, SCOT,...), des permis de construire étaient délivrés SANS que les infrastructures de transports nécessaires à une desserte de qualité ne soient réalisées simultanément ? Saura-t-on organiser et mener de front délivrance des permis de construire et réalisation des infrastructures indispensables à la desserte des nouveaux logements une fois le SDRIF amendé et approuvé et les documents d'urbanisme rendus compatibles ? Rappelent qu'aménagement et déplacement sont indissociables, mais que ces domaines relèvent d'autorités différentes : depuis la décentralisation, hors OIN, les maires délivrent les permis de construire, et le STIF décide des investissements et du calendrier de réalisation TC. Cette question centrale de Gouvernance, d'ordonnancement et d'harmonisation des projets dans le temps (logements, infrastructures et environnement) est fondamentale, si l'on veut éviter demain une accentuation des dysfonctionnements et une détérioration de la qualité du réseau particulièrement préjudiciables non seulement pour les usagers mais également pour les exploitants connaître le rôle de l'Autorité Organisatrice du Logement ».

7.15.1.4 Maitriser le foncier

La maîtrise du foncier garantit la bonne fin de la réalisation d'opérations d'aménagements et de construction. Cette maîtrise passe par des Etablissements publics fonciers qui aujourd'hui sont du niveau départemental.

Les observations portent l'adéquation du foncier disponible avec les besoins fonciers pour l'urbanisation ainsi que sur la conservation des EPF départementaux qui semblent plus réactifs pour atteindre les objectifs fixés. D'autres demandes vont dans le sens du regroupement au niveau régional ou au niveau de Paris-métropole. La cession d'emprises acquises mais non utilisées par l'État est sollicitée.

CE 195 L'Union Sociale pour l'habitat d'Ile-de-France (AORIF (75)) :

« Demande une ouverture à l'urbanisation suffisamment dimensionnée pour répondre à l'objectif prioritaire de 70 000 logements/an ».

CE 69 Mairie de Champigny-sur-Marne (94) :

« La cession par l'Etat des emprises de la VDO ».

CE 88 Association des communes (10 communes) et communautés du Grand Orly (9) (94) :

« Maîtriser la production du foncier ».

CE 52 Mairie de Morainvilliers-Bures (78) :

« Maintenir l'EPF des Yvelines pour le soutien des communes rurales ».

CE 54 Mairie de Limay (78) :

« Que soit préservé le principe de plusieurs établissements publics fonciers en Grande Couronne ».

RE 69 Mairie de Champigny-sur-Marne (94) :

« La mobilisation plus importante du foncier avec l'EPF IDF ».

RE 963 M. Lefèvre Le Chesnay (78) :

« Contre la fusion des établissements publics fonciers IDF alors que l'établissement public foncier des Yvelines est une structure de proximité et de qualité ».

CE 57 Mairie de Levallois (92) :

« La fusion des EPF en un seul organisme ne permet pas de démontrer qu'elle permettrait une plus grande efficacité ».

7.15.1.5 Assurer un suivi et une évaluation partenariale

Des propositions des personnes publiques associées et du public sont émises en faveur d'outils et méthodes pour le recueil des données, l'observation, le suivi et l'évaluation du SDRIF pour assurer une meilleure connaissance et une vision partagée par les acteurs des principaux enjeux permettant de favoriser une meilleure maîtrise de l'urbanisation.

CE 195 L'Union Sociale pour l'habitat d'Ile-de-France (AORIF (75)) :

« Demande un suivi annuel de l'ensemble de la production de l'offre neuve partagé avec l'ensemble des acteurs du logement ».

CE 268 Environnement 92 (92) :

« Le dispositif d'évaluation sur un sujet aussi complexe aurait mérité d'être élaboré en parallèle pour devenir un outil de rationalisation et de hiérarchisation des ambitions ».

7.15.1.6 Développer une vision prospective

En s'appuyant sur la connaissance du développement de l'Ile-de-France, des scénarios de développement au-delà de 2030 peuvent être élaborés, au moins sur des thèmes sensibles, afin d'anticiper sur la transition entre l'actuel projet et celui de la prochaine période.

Les observations sur la démarche prospective du SDRIF sont limitées. Les études prospectives d'un 3^e aéroport doivent être entreprises (cf thème « Développement économique et social »).

CE 267 Mme Lorthiois urbaniste (95) :

« Il faut engager une démarche de prospective avec des conceptions urbaines nouvelles et étudier 3 scénarios de développement ».

RE 427 (92) :

« Je trouve par ailleurs dommage que les communes adoptent leurs PLU, PLH et autres plans divers alors que celui de la Région qui est censé s'imposer à tous n'est pas encore adopté ».

CE 58 MEDEF Ile-de-France:

« Lancer une étude prospective sur la création d'un 3ème aéroport ».

7.15.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

7.15.2.1 Le projet de SDRIF

Dans le dossier de SDRIF, mis à l'enquête, les éléments de gouvernance figurent essentiellement dans le fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre ».

Pour accompagner le projet d'aménagement régional que constitue le SDRIF, le dossier rappelle le cadre partenarial dans lequel l'action est conduite. Ce cadre est constitué de documents stratégiques et programmatiques qui peuvent être considérés comme des outils de pilotage et de financement :

- le Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France qui identifie une soixantaine de projets qui vont de la modernisation du réseau RER, à la désaturation des lignes de métro les plus engorgées, la réalisation de 120 km de Tramway et la création de 300 km de voie de bus en site propre. Treize grands pôles multimodaux à aménager ou à créer font également partie de ce plan ;
- le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) qui coordonne les politiques de déplacement des personnes et des marchandises à l'échelle de la région. Le PDUIF décline un plan d'actions concernant l'ensemble des modes de transports, transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, vélo et marche. L'enjeu est de développer des mobilités qui répondent aux besoins des usagers et de favoriser les changements de comportement au profit d'une mobilité durable ;
- le Schéma régional d'infrastructures de transports d'Ile-de-France, document qui décline le projet régional en matière d'infrastructures de transports. Ce document est cité au conditionnel dans le document du SDRIF ;
- les documents programmatiques, entre l'État, la Région et les collectivités, sont mobilisés. Le Contrat de plan État Région, qui vient à échéance, constitue un levier d'action pour hiérarchiser et financer les projets à réaliser. Il a été abondé par le plan espoir banlieue pour les opérations de desserte des quartiers sensibles. Le CPER a également été abondé par une convention particulière consacrée à la modernisation des RER ;
- le Plan régional d'actions pour la mobilité durable (PRMD) concourt à mettre en œuvre des actions pour la mobilité durable se déclinant en douze dispositifs régionaux ;
- le Contrat particulier Région-Département permet la réalisation de projets spécifiques avec chacun des huit départements franciliens.

7.15.2.1.1 Les outils pour améliorer les réseaux de transport

Ces outils de gouvernance sont ceux habituellement utilisés pour la programmation des projets de transport. Le plan de mobilisation prévoit de fiabiliser et moderniser les RER et le réseau ferré existant, d'optimiser le réseau de métro par la désaturation des lignes les plus

fréquentées, de prolonger des lignes existantes et de réaliser des voies nouvelles. La construction de la ligne du métro automatique du Grand Paris Express qui va accroître la desserte des secteurs traversés fait également partie de ce programme.

L'amélioration de la desserte des aéroports et le développement de l'accès aux gares connectées aux lignes à grande vitesse sont des priorités pour l'attractivité à l'échelon national et international.

Le réseau routier sera complété ponctuellement et des liaisons multimodales sont programmées.

Le développement de l'activité logistique sera soutenu en s'appuyant sur les réflexions des assises de la logistique de juin 2011.

Pour favoriser le télétravail, la Région va encourager la création de télé centres qui limiteraient les déplacements domicile travail.

Le déploiement du très haut débit est réalisé dans le cadre du plan fibre de la Région venant en appui des initiatives départementales.

Les échéanciers des réalisations des infrastructures figurent dans les tableaux de programmation avec des horizons de réalisation, avant 2020, 2025 ou 2030.

Ces réalisations sont complétées par la réflexion sur la réforme de la tarification des transports publics en Ile-de-France.

7.15.2.1.2 Les moyens pour renforcer les centralités urbaines

Le projet spatial passe par un rééquilibrage du développement du territoire francilien en emplois et en logements.

Les outils de gouvernance pour y parvenir prévoient la territorialisation des objectifs de logements, par la fixation par département d'un rapport logements/emplois pour rééquilibrer les différents secteurs infra régionaux.

Des capacités d'extensions urbaines maîtrisées doivent favoriser l'atteinte de ces objectifs. Le dossier rappelle la nécessité d'une politique partenariale pour élaborer des PLH plus ambitieux, pour consolider les aides à la pierre et pour libérer le foncier public.

La Région prévoit une modulation de ses aides, en faveur du logement social, pour les communes qui en construisent le plus.

L'action de la Région pour les quartiers du programme national de rénovation urbaine est déclinée au travers d'une convention cadre entre la Région et l'ANRU.

Pour le logement étudiant, une convention cadre État/Région permet le cofinancement de 4 000 logements pour étudiants par an.

La mixité des quartiers l'urbanisation devrait s'accompagner d'une offre de qualité du cadre de vie et d'accès à des services publics : sécurité, justice, exercice des attributs de la citoyenneté ou des droits sociaux. Pour certains services, la réalisation d'équipements et de services groupés, de type maisons de services, ou d'autres expérimentations peuvent

répondre à l'exigence d'accessibilité pour les habitants, de pérennité des services publics, de lisibilité de l'action publique, tout en offrant une possibilité de réduire le nombre de déplacements.

La Région dans le cadre de ses compétences soutient les services d'urgence, les maisons médicales de garde ainsi que les centres de santé et les maisons de santé pluridisciplinaires. En ce qui concerne la formation, les priorités de l'intervention régionale dans le Plan prévisionnel d'investissement 2012-2022 devraient contribuer à favoriser la mixité sociale et scolaire pour la réussite et l'élévation de toute une classe d'âge. Dans le domaine des pratiques culturelles et sportives, outre l'inventaire du patrimoine culturel qui est de son ressort, la Région assure participer au financement d'équipements et d'événements dans le cadre de contrats passés avec les collectivités.

Les dynamiques locales de développement économique sont soutenues dans le cadre des dispositifs CDT et des TIM articulés sur la géographie stratégique.

Pour mener des politiques foncières efficaces, l'État, la Région et les collectivités locales peuvent s'appuyer sur les EPF de l'Île-de-France, l'Agence des espaces verts et la SAFER. Les conseils généraux utilisent les produits de la taxe des ENS pour les espaces sauvegardés ouverts au public.

Une stratégie foncière devrait se retrouver dans les documents de planification, SCoT, PLU et de programmation PLH.

L'observatoire du foncier est un lieu de ressources et d'échanges. Il devrait se renforcer avec la modernisation du dispositif d'observation de la consommation des espaces naturels et agricoles.

7.15.2.1.3 Les outils pour concilier aménagement et environnement

La politique régionale en matière de biodiversité est relayée par l'agence régionale Natureparif et les Parcs naturels régionaux. L'AEV participe à cette politique à travers les Plans Régionaux d'Intervention Foncière (PRIF). Pour la biodiversité, en relation avec la politique de l'eau, elle est soutenue par l'Agence de l'eau Seine Normandie.

Les réserves naturelles régionales sont des outils de protection de la biodiversité francilienne. Ces outils sont complétés par l'ensemble des mesures de gestion de protection et d'accompagnement de l'Etat.

Les continuités écologiques, Trame verte et bleue, sont intégrées dans le SRCE qui doit être respecté par les documents d'urbanisme.

Les enjeux du changement climatique sont pris en compte dans le cadre du Plan régional pour le climat et par le SRCAE qui a par ailleurs comme objectif de fixer les objectifs de la qualité de l'air. Le Schéma régional éolien est une annexe du SRCAE.

Le plan Seine mis en œuvre par l'État et les régions concernées vise à réduire la vulnérabilité des territoires et se concrétise par un contrat de projets interrégional. La directive inondations du Grenelle 2 détermine le cadre des actions, PGRI, PPR et PAPI.

La Région accompagne les collectivités pour la préservation de la ressource en eau et la mise en œuvre de gestions durables. Elle pilote les plans d'élimination des déchets ménagers et de chantier.

La pérennisation du foncier agricole s'inscrit dans le cadre du Plan régional d'agriculture durable (PRAD) de 2012.

7.15.2.1.4 Impulser un nouveau cadre partenarial avec l'État

Des projets urbains structurants dépassent les limites d'action territoriales. Le cadre des entités territoriales est en pleine évolution. Les territoires d'intérêt métropolitain (TIM), porteurs de potentiel de développement, visent à renforcer la cohérence de l'action pour la mise en œuvre du projet spatial régional.

Les groupements intercommunaux se poursuivent, et la mise en œuvre de contrats de développement territoriaux (CDT) se poursuit. L'Etat est impliqué dans ces CDT, les contrats de projets Etat-Région (GP3), les chartes aménagement transport, l'animation inter-parcs des PNR, les nouveaux quartiers urbains.

L'offre d'ingénierie est foisonnante ; une réflexion s'impose pour la rationaliser et mettre les opérateurs en synergie.

7.15.2.1.5 Le dispositif d'évaluation partenarial

De nombreux observatoires régionaux existent dans les différents domaines : air, énergie, santé, immobilier, foncier, logement social etc. Si la contribution de ces observatoires est utile, le dispositif de suivi de la mise en œuvre du SDRIF, dans toutes ses composantes, est à construire complètement.

La démarche de suivi évaluation proposée s'appuierait sur un référentiel territorial qui permettrait de situer les territoires, de consulter de bonnes pratiques et d'échanger sur la base d'une carte interactive.

7.15.2.2 Les avis des PPA

Les personnes publiques associées se sont également prononcées sur ce thème :

Le CESER « rappelle la nécessité de trouver un cadre institutionnel « intégrateur » adapté à la métropole parisienne, sans ajout de structure supplémentaire et permettant, notamment, d'arrêter des arbitrages et de mettre en œuvre le SDRIF, au-delà des blocages qui ne seraient pas levés par le consensus entre acteurs ».

Le Conseil général de Seine-et-Marne souhaite que la Région soit en mesure d'expliquer le SDRIF aux collectivités en charge de l'appliquer, et d'accompagner les services de l'Etat et les collectivités dans la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de rang inférieur. Il demande également qu'une instance de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du SDRIF soit mise en place sous l'égide de la Région en associant les services de l'Etat, Paris Métropole, les Départements, les structures porteuses de SCOT et les principales structures porteuses de projets (SGP, STIF, EPA etc.).

Le Conseil général de l'Essonne revendique toute sa place dans le nouveau cadre partenarial que la Région souhaite impulser avec les collectivités territoriales et l'Etat dans la mise en

œuvre du SDRIF. Dans sa délibération il « demande que les ambitions exprimées dans le SDRIF soient traduites dans un pacte de gouvernance entre l'Etat et les collectivités territoriales pour conduire la stratégie d'aménagement et de développement à la hauteur des ambitions décrites ».

7.15.3 Les questions de la commission d'enquête. Les avis et commentaires techniques de la Région

Questions de la commission d'enquête :

Ce thème a pour objet d'aborder les questions de gouvernance soulevées lors de l'enquête publique concernant l'élaboration et la mise en œuvre du SDRIF.

Il s'agit notamment d'apprécier comment s'articulent les rôles et les actions de l'Etat, de la Région et des nombreux acteurs publics en matière d'aménagement et d'urbanisme du territoire francilien, ainsi que les moyens mis en œuvre pour assurer l'atteinte des objectifs du SDRIF.

Avis et commentaires techniques de la Région

Le processus de révision du SDRIF se déroule dans un cadre partagé (cf. thème n°2 « Concertation ») et tient compte d'un contexte institutionnel renouvelé par rapport à 2008 (nouveaux acteurs et nouveaux outils). Pour envisager les évolutions à venir et pour répondre aux attentes exprimées lors de la précédente révision, un fascicule de propositions pour la mise en œuvre du SDRIF a été annexé au projet. Ce document n'a pas de valeur normative et pourra être actualisé au gré des nouvelles dispositions en matière de gouvernance. Il esquisse lui-même des pistes de réflexions sur les évolutions envisageables.

La mise en œuvre du SDRIF repose sur une mobilisation de tous les acteurs et d'outils dans des domaines sectoriels variés (foncier, développement économique, etc.), dans le cadre actuel comme dans un cadre réajusté. La robustesse du projet d'aménagement régional et de ses orientations règlementaires trouvera son écho dans un dispositif partenarial et volontariste de mise en œuvre, à adapter en fonction des évolutions de la gouvernance et des modes de contractualisation qui l'accompagnent.

Le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » sera, dans la mesure du possible, ajusté pour tenir compte notamment de l'avancée connue de certains projets, des évolutions législatives, des propositions de l'Autorité environnementale et des avis des personnes publiques associées joints au dossier d'enquête publique. Ainsi seront impactés par ces ajustements ou actualisation :

Le texte du chapitre 1 sera actualisé pour tenir compte dans la mesure du possible des débats en cours sur la décentralisation et le logement. La partie dédiée aux outils pour concilier l'aménagement et l'environnement sera complétée. En outre, la programmation du Nouveau Grand Paris, les objectifs départementaux logements / emplois et la consommation d'espace seront ajustés.

Le texte du chapitre 2 sera actualisé également pour intégrer les éléments d'actualité connus.

Certaines cartes thématiques (SRCE, CDT, groupements intercommunaux, TIM...) seront actualisées pour tenir compte de l'avancée des projets.

Enfin, le dispositif de suivi et d'évaluation sera également complété (chapitre 3).

1. Questions de la commission d'enquête concernant le rôle des acteurs publics

Questions de la commission d'enquête :

Pourquoi le bilan de la mise en œuvre du SDRIF de 1994 n'a-t-il pas été mené jusqu'à son terme ?

Pourquoi le projet de SDRIF ne rappelle pas les principales dispositions du SDRIF de 1994 ainsi que les raisons de leur abandon, de leur maintien ou de leur évolution ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le SDRIF de 1994 a été approuvé par décret en date du 24 avril 1994. Elaboré par l'Etat sur la base de l'écriture du L.141-1 du Code de l'urbanisme en vigueur à cette période, le SDRIF de 1994 ne comportait pas de dispositif de suivi et d'évaluation (absence d'indicateurs et d'instances de suivi). En effet, cette obligation d'évaluation des résultats de la mise en œuvre du SDRIF au plus tard 10 ans après son approbation n'a été inscrite dans le droit qu'avec l'ordonnance du 3 juin 2004 transposant la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Cette même ordonnance rend également obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour le SDRIF. Ces évolutions, s'inscrivant dans un contexte global de modification du paysage institutionnel et législatif intervenu depuis 1994, ont conduit l'Etat, la Région et le CESER à réaliser, en octobre 2004, un bilan du SDRIF de 1994 qui a conclu à la nécessité de le réviser.

Tel que le précise le bilan de la concertation préalable à l'enquête publique, le bilan du SDRIF de 1994, rédigé conjointement en 2004 par l'Etat, la Région et le CESER, a clairement révélé que ce document n'était plus suffisant pour :

- mettre en synergie le développement de la métropole mondiale avec les autres territoires aux différentes échelles d'aménagement et de développement ;
- juguler les déséquilibres internes à la région et les nombreuses inégalités territoriales ;
- mettre en cohérence l'organisation urbaine et les systèmes de transports ;
- anticiper sur l'enjeu du changement climatique et celui de l'énergie ;
- construire un nombre suffisant de logements pour répondre aux besoins ;
- encourager la densification de la ville existante ;
- limiter la consommation d'espace et l'orienter de manière plus cohérente, dans le respect des enjeux environnementaux ;
- préserver les paysages, les surfaces cultivées, d'élevage ou forestiers constamment menacés par l'urbanisation et les aménagements routiers ;
- réduire la dépendance à la voiture et favoriser les transports en commun ;
- prendre en compte les enjeux de proximité ;
- transformer le cadre de vie de tous les Franciliens.

Le SDRIF de 1994, bien qu'approuvé par décret en Conseil d'Etat après les lois de décentralisation, ne s'est pas accompagné d'une exigence d'évaluation, ni des moyens de pilotage de sa mise en œuvre, ni des concertations indispensables à ses potentielles évolutions. Faute d'outils d'évaluation adaptés, les écarts entre les objectifs affichés et les réalités constatées n'ont pas été suffisamment mesurés et pris en compte : les cadrages quantitatifs ont montré leurs limites par rapport aux nouvelles exigences énoncées dès la fin des années 90 (métropolisation, consommation d'espaces, lutte contre le changement climatique...) C'est sur cette base que la Région a lancé la révision du Schéma Directeur de 1994.

En outre, l'intense concertation menée depuis 2004 pour l'élaboration d'un nouveau Schéma Directeur (une cinquantaine d'ateliers territoriaux, des forums de restitution, des conférences à destination des intercommunalités, des conférences interrégionales, des assises régionales, des conférences territoriales régionales, des conférences de citoyens, des tables rondes de citoyens, deux sondages grand public, deux enquêtes publiques de grande ampleur, mises en ligne des documents...) a également été un moyen innovant et partagé d'actualiser ce bilan du projet de 1994 et de nourrir le projet en cours d'élaboration, en lien avec l'ensemble des élus locaux et des acteurs de l'aménagement d'Ile-de-France et des franciliens. Plus particulièrement, entre les deux phases de révision du SDRIF de 1994, la conférence territoriale régionale organisée en novembre 2010 a permis la publication d'un bilan des grands objectifs du Schéma Directeur (logements, emplois, transport, biodiversité, équipements).

Par ailleurs, l'expertise et les travaux de l'IAU-IdF, maître d'œuvre de la révision depuis 2004, sont la garantie d'un travail de bilan et d'analyse qui tient compte dans le même temps des perspectives posées par le SDRIF de 1994 et des évolutions du territoire francilien. Sur la période récente, ces

travaux ont été complétés par ceux de l'Atelier international du Grand Paris dont la révision actuelle a tenu compte.

L'évaluation environnementale dont bénéficie désormais le SDRIF s'est nourri des raisons expliquant les écarts constatés entre les objectifs et les effets du SDRIF de 1994 et propose des objectifs, orientations et des outils de mise en œuvre adaptés. Par ailleurs, pour certains sujets comme la consommation d'espaces agricoles et espaces naturels, le projet de SDRIF s'est attaché à actualiser le bilan du SDRIF de 1994 pour intégrer dans son analyse, les tendances passées afin de comparer et prévoir les évolutions futures qu'il propose.

La construction du corpus réglementaire du projet de SDRIF s'est largement basée sur les enseignements tirés des difficultés de mise en œuvre des orientations du SDRIF de 1994 : difficulté de suivi des capacités d'urbanisation régies par des règles arithmétiques complexes, obligation d'ouvrir à l'urbanisation, absence de prise en compte de l'articulation entre développements et transports ou avec les objectifs de préservation, etc.

Enfin, le projet de SDRIF arrêté par l'assemblée régionale en octobre 2012, est le premier Schéma Directeur à proposer un dispositif de mise en œuvre (fascicule en annexe), ce dont n'avait pas bénéficié le SDRIF de 1994. Le Schéma Directeur ne peut suffire à ce que les objectifs en termes de logements, d'emplois, ou de qualité de vie soient atteints sans une action résolue de l'ensemble de la puissance publique et la définition de nouveaux outils partenariaux de mise en œuvre. Cette dimension a, à ce titre, été relevé par l'Autorité environnementale dans son avis du mois de mars 2013.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Quelles sont les propositions de la Région pour simplifier et rendre plus cohérente et efficace la gouvernance de la région pour l'élaboration et la mise en œuvre du SDRIF ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'élaboration du SDRIF est un exercice encadré par le Code de l'urbanisme. Il ne revient donc pas à la Région, dans le cadre de cette procédure, de remettre en cause le dispositif voulu par le législateur mais de le respecter scrupuleusement, de manière à assurer la meilleure sécurité juridique au document.

Toutefois, le cadre légal et réglementaire de la révision du SDRIF permet un équilibre satisfaisant entre rôles consultatifs et capacités décisionnaires. Les départements, à la fois acteurs de proximité et porteurs de grands enjeux territoriaux, sont étroitement intéressés à la procédure. Ils ont pu formaliser leurs propositions pour l'élaboration du projet soumis à l'arrêt du Conseil régional, formuler des avis en vue de l'enquête publique et ont été invités aux comités de pilotage. Ils assurent un relai supplémentaire des demandes locales, communales et intercommunales, ce qui constitue une garantie de prise en compte complémentaire aux observations des 1 281 communes et de la centaine d'intercommunalités franciliennes qui ne bénéficiaient pas formellement du statut de personnes publiques associées. Les acteurs de terrain, en plus des possibilités d'expression offertes par le dispositif de l'enquête publique ont vu leurs demandes étudiées de manière systématique. Les positions exprimées par les chambres consulaires tout au long de la procédure sont aussi des déterminants importants de l'élaboration du document. A cela s'ajoute que le CESER d'Ile-de-France, également personne publique associée, permet une expression intégrée des enjeux portés par la sphère socioprofessionnelle.

L'Etat bénéficie légitimement d'un statut spécifique puisqu'il est le seul, selon les termes de l'article L.141-1 du Code de l'urbanisme, à être « associé » à la révision. Il dispose des moyens, y compris juridiques, pour s'assurer de la bonne prise en compte des projets qu'il porte. Il s'assure de la régularité de la procédure, notamment via le contrôle effectué in fine par le Conseil d'Etat. En outre, la Région a souhaité dans le cadre d'un comité de pilotage élargi associer, en plus du CESER et de l'Etat, l'ensemble des Départements, des chambres consulaires, Paris Métropole et l'AMIF à l'élaboration du projet. L'Atelier international du Grand Paris (AiGP) a également nourri cette révision.

Néanmoins, le législateur a souhaité identifier clairement une instance décisionnaire, qui est seule compétente pour élaborer le projet spatial régional et définir la cohérence du développement de l'Ile-de-France : c'est le Conseil régional.

En définitive, le SDRIF est une réponse effective, dans le champ de l'aménagement, à la demande d'une gouvernance efficace de la métropole francilienne. En effet, ce champ de l'action publique est nécessairement réparti entre de nombreuses instances décisionnaires, notamment les communes et intercommunalités compétentes en matière d'urbanisme, ce qui permet d'assurer la prise en compte des aspirations des habitants, des enjeux locaux et d'adapter les projets au mieux. Néanmoins, une régulation est nécessaire, non pas pour régir tous les aspects du territoire francilien de manière rigide et technocratique mais pour articuler les initiatives locales et définir quelques grands principes garantissant un développement cohérent du système urbain et des espaces ouverts avec lesquels il est en interdépendance.

C'est la raison pour laquelle une planification spatiale de niveau régional est un atout pour l'Ile-de-France et une réponse aux modèles faussement simplificateurs qui voudraient soit centraliser l'ensemble des décisions en niant les spécificités locales soit supprimer toute régulation d'ensemble ce qui serait la garantie d'un développement non soutenable. Cette position n'exclue cependant pas la réalisation de documents d'urbanisme locaux (SCoT et PLUi) complémentaires aux projets de territoires et des CDT (par exemple). C'est la raison pour laquelle, le projet spatial régional est décliné à l'échelle du cœur de métropole, et les CDT sont pris en compte dans les territoires d'intérêt métropolitain.

En ce qui concerne la mise en œuvre du SDRIF, les nombreuses propositions en matière d'amélioration de la gouvernance sont rassemblées dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ». Un certain nombre d'entre elles relèvent de décisions du législateur qui, en particulier dans le cadre des projets de loi de décentralisation, devrait tracer des perspectives d'une part pour la généralisation de l'intercommunalité à fiscalité propre en Ile-de-France et d'autre part la création d'une structure destinée à renforcer la coordination et les capacités opérationnelles pour la production de logements.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

La Région peut-elle préciser les différentes cartographies de la gouvernance actuelle par thème avec les territoires correspondants ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Comme précisé plus haut, le Schéma Directeur est au centre de la dynamique d'aménagement de l'Ile-de-France en proposant un cadre à son développement. Cependant, seule une bonne articulation entre planification régionale, programmation et dynamiques et projets locaux chacun faisant appel à sa propre gouvernance, est indispensable à l'atteinte de ces objectifs. Il ne revient pas au SDRIF de fixer les bons niveaux de gouvernance de l'action publique, qui par ailleurs font l'objet actuellement d'un débat parlementaire. Néanmoins, le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » fait un certain nombre de propositions pour une meilleure prise en compte des différentes échelles de territoire et de projet, des différentes temporalités des projets et de la pluralité d'acteurs locaux pour une mise en œuvre effective du projet.

Au-delà de propositions sur l'amélioration de la gouvernance qui seront actualisée au regard des éléments connus dans le débat ouvert en Ile-de-France sur le sujet, certains cadres de gouvernance de projet actuelle en Ile-de-France répondant aux enjeux d'aménagement et de mise en œuvre du SDRIF sont cartographiés :

la carte des groupements intercommunaux (p. 58) que la Région considère comme des partenaires importants pour répondre aux impératifs de l'aménagement régional. Cette cartographie sera mise à jour au gré de l'avancement de la couverture intercommunale en Ile-de-France,

l'ensemble des outils de contractualisation franciliens en matière d'aménagement : les contrats de développement territorial (CDT, p. 63), les conventions Grand Projet 3 (GP3, p.65), les parcs naturels régionaux (PNR, p.66), les nouveaux quartiers urbains (NQU, p.68).

Par ailleurs, la Région présente les acteurs et dispositifs participant de l'ingénierie territoriale dans les différentes politiques sectorielles liées à l'aménagement (transport, foncier, tourisme, etc.) (cf. p. 71).

Le statut d'annexe du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » lui permettra de s'adapter.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

La Région compte-t-elle mettre en place des gouvernances à cinq du type de celle du Grenelle de l'environnement pour le suivi de la mise en œuvre du SDRIF ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La mise en œuvre du SDRIF est une compétence partagée. La Région a conduit les travaux de révision en association avec l'Etat, dans le cadre d'un pilotage élargi (CESER, conseils généraux, chambres consulaires, association des maires d'Ile-de-France, Paris Métropole) accompagné d'un vaste processus de concertation (cf. thème n°2 « Concertation »). Au travers de ce dispositif, les cinq types d'acteurs ont été représentés.

Dans le cadre du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du SDRIF, la Région poursuivra cette dynamique partenariale. La mobilisation de l'ensemble des acteurs de l'aménagement est nécessaire pour assurer l'efficacité du SDRIF (cf. fascicule « propositions pour la mise en œuvre », p.79).

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Quel dispositif d'élaboration est envisageable pour des documents à portée régionale (SRIT, TOL etc.) pour associer plus largement les communes et le public ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les procédures d'élaboration varient selon la nature et l'objet des différents documents. En effet, certains dispositifs purement programmatiques qui ne produisent pas d'effets directs sur l'utilisation du sol, comme le SRIT ou la TOL, ne prévoient pas d'association formelle du public, laquelle est laissée à la discrétion du maître d'ouvrage. Tel n'est pas le cas pour le PDUIF qui est soumis à enquête publique. En ce qui concerne l'expression des communes, les situations sont également diverses : par exemple l'exercice par le Préfet de région de territorialisation des objectifs de production de logements est soumis à l'avis des communes et de leurs groupements compétents en matière de PLH.

En tout état de cause, les dispositifs d'association du public et des collectivités à l'élaboration des documents de planification ou de programmation sont, d'une part, définis par le législateur et, d'autre part, précisés par les différents maîtres d'ouvrage compétents.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

La région peut-elle justifier et préciser les périmètres des TIM en fonction des enjeux des territoires concernés et des objectifs stratégiques du SDRIF à mettre en œuvre ? Comment mettre en cohérence les périmètres des TIM, des CDT et des intercommunalités ? Quelle sera la gouvernance des TIM ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les périmètres des territoires d'intérêt métropolitain (TIM) ont été conçus d'après les périmètres des territoires stratégiques tels que définis au contrat de projets Etat/Région et des différents dispositifs de contractualisation existants : GP3, CDT, chartes aménagement/transport, PNR, grandes intercommunalités, etc. Ils constituent une maille infrarégionale d'appréciation des dynamiques locales afin de définir une stratégie d'aménagement à l'échelle de grands territoires. Les TIM mettent en avant

(et favoriseront) la synergie indispensable à développer au sein des grands territoires franciliens pour prendre en compte les différents niveaux d'enjeux métropolitains, l'articulation des grandes fonctions participant à l'attractivité du système économique avec les dynamiques et le fonctionnement local.

La Région n'impose pas mais propose aux collectivités ces TIM comme un cadre cohérent de l'action publique au regard des enjeux d'aménagement tant locaux que régionaux. Il revient ensuite aux collectivités de définir, à des échelons de territoire inférieurs, les dispositifs opérationnels de contractualisation adaptés à leur territoire (CDT, chartes aménagement/transport, etc.).

Autrement dit, dans le cadre des évolutions à venir de la politique contractuelle régionale les TIM pourraient constituer une « maille » territoriale d'analyse pour l'appréciation par la Région de la cohérence des projets locaux avec la mise en œuvre de ses objectifs à plus grande échelle.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

2. De la planification à la réalisation

Question de la commission d'enquête :

Est-ce que les moyens de mise en œuvre ont été évalués pour s'assurer de l'atteinte des objectifs du SDRIF ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les moyens de mise en œuvre varient selon les différentes thématiques, et font l'objet de nombreuses précisions dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » du projet de SDRIF.

Concernant, par exemple, la thématique des transports, comme cela est détaillé dans les éléments de réponse au thème n°5 de la commission d'enquête, le financement des projets de nouveaux transports en commun a fait l'objet d'engagements précis entre la Région et l'Etat et associant le STIF, la SGP, les opérateurs mais également les départements, les intercommunalités et les communes.

Concernant la thématique du logement, qui fait l'objet de réponses spécifiques dans le cadre du thème 6 de la commission d'enquête, des propositions ont été faites tant en ce qui concerne le soutien par la Région des projets portés par les collectivités bâtisseuses que les évolutions structurelles souhaitables en matière de coordination des acteurs ou de renforcement de la politique foncière.

En fin de compte, la véritable spécificité du nouveau SDRIF sera précisément d'avoir intégré dès sa conception les modalités de sa mise en œuvre, qu'il s'agisse de la bonne articulation entre planification et programmation ou de l'identification des modalités d'amélioration de la mobilisation des différents acteurs.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Ne conviendrait-il pas de généraliser les CDT pour favoriser la contractualisation et la programmation sur tous les territoires voués à un développement important ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Des dispositifs de contractualisation existent pour tous les territoires participant au développement régional.

Comme l'a prévu la loi du 18 janvier 2013 « relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social » les CDT sont des outils de mise en œuvre du SDRIF. De nombreuses collectivités s'en sont saisies pour mieux articuler leurs projets de territoire avec les grands objectifs du développement métropolitain et programmer des opérations structurantes. D'autres projets de CDT pourront voir le jour dans les années à venir.

Néanmoins, la procédure d'élaboration des CDT est très encadrée juridiquement et répond à des situations précises de certains territoires stratégiques.

Ailleurs, des projets de territoire ont été définis dans le cadre de procédures préexistantes : notamment les SCOT et les chartes de PNR. Les collectivités concernées ne souhaitent donc pas nécessairement organiser leurs actions communes dans le cadre très spécifique des CDT.

En tout état de cause, dans le contexte de la future génération de contrat entre l'Etat et la Région, la question de la déclinaison des objectifs régionaux dans l'ensemble des territoires sera posée et tous se verront proposer des modalités de contractualisation adaptées à leurs situations respectives et aux évolutions législatives et réglementaires.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Pour les deux plateformes aéroportuaires d'Orly et de Roissy, quelle procédure a été utilisée pour fixer le nombre maximum de mouvements acceptables à la fois en matière de santé publique et en matière de développement du trafic ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La réglementation des créneaux et mouvements des aéroports internationaux franciliens est une compétence exclusive de l'Etat.

Le projet de SDRIF rappelle les dispositifs existants concernant Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly (pp. 132-133 du fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs »). Document de planification spatiale, il n'a pas vocation à réguler l'activité aérienne. En revanche, il vise la maîtrise des développements urbains à proximité des plateformes et recommande une meilleure prise en compte de l'ensemble des enjeux des territoires d'accueil – activité aéroportuaire, développement économique, protection des populations, préservation des espaces ouverts et agricoles – pour garantir leur attractivité à terme.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Pour atteindre les objectifs de densification, quels dispositifs particuliers de financements des équipements publics et quelles coordinations seront mises en place ?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'accroissement massif de la production de logements en Ile-de-France est un objectif partagé par les pouvoirs publics. Le chiffre de 70 000 logements à construire chaque année a été fixé par le législateur lui-même. Chaque collectivité doit donc prendre part à cet effort à son niveau et en fonction des compétences qui lui sont confiées.

Comme cela est exposé en réponse au thème n°3.3 de la commission d'enquête, le projet de SDRIF vise l'intensification des espaces urbains de la région, en alliant densification et proximité des transports, des services, commerces, équipements et espaces verts et de loisirs.

Les politiques de la Région d'Ile-de-France en faveur des maîtres d'ouvrage seront donc tournées vers la mise en œuvre de cet effort d'équipement qui rendra possible la densification. Les dispositifs d'aides ont d'ores et déjà évolué dans ce sens avec, d'une part, la contractualisation avec les territoires stratégiques (Grand Projet 3 du Contrat de projets Etat-Région) qui oriente les participations régionales vers les collectivités bâtisseuses et, d'autre part, la « critérisation » des dispositifs de subvention qui favorise les communes engagées dans la mise en œuvre des objectifs du SDRIF de 2008 en matière de densification et de limitation de la consommation d'espace.

Les dispositifs futurs, à venir dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle génération de contrats de projets Etat-Régions, confirmeront et conforteront ces orientations en faveur de l'équipement des territoires volontaristes en matière de densification.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Quelles offres de méthodologie et d'ingénierie la Région envisage de développer pour les études d'urbanisme opérationnel ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La Région a déjà été amenée à renforcer son offre en matière d'appui technique aux collectivités dans le cadre de leurs procédures d'élaboration et de révision des documents d'urbanisme locaux et une ingénierie spécifique pour la mise en œuvre de projets relevant d'une déclinaison de principes structurant du SDRIF. Par exemple :

les chartes aménagement/transport dans le cadre de l'articulation entre programmation d'une infrastructure de transport et de la définition des principes de développement et de l'aménagement du territoire situé tout au long de l'axe de l'infrastructure ;

les nouveaux quartiers urbains qui permettent de soutenir la définition et de subventionner des opérations qui font référence dans le développement de quartiers mixtes, denses et disposant d'une desserte de transports collectifs.

En outre, la Région prévoit de développer les outils pédagogiques pour la traduction des orientations réglementaires du SDRIF, en lien avec l'Etat et en s'appuyant sur l'expertise de l'IAU-îdF, dont les compétences sont largement mobilisées par les collectivités franciliennes. Cette offre d'ingénierie étant centrale dans la réalisation des projets locaux, il faut noter que la Région soutient les agences d'urbanisme et l'AiGP.

Dans le cadre de la fin du contrat de projet Etat-Région et des réflexions sur la nouvelle contractualisation, les dispositifs *ad hoc* pour continuer d'accompagner les collectivités territoriales devraient être conçus et adaptés aux nouveaux enjeux et contexte.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

3. Maîtriser les délais d'amélioration des infrastructures de transport et leur temporalité avec l'urbanisation

Question de la commission d'enquête :

Comment assurer la cohérence temporelle des urbanisations et de leur desserte, tant au niveau de leur programmation qu'à celui de leur mise en service, notamment quand elles nécessitent des infrastructures de transport lourdes ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Les éléments de réponse à cette question sont apportés dans le cadre du thème n°3.3 de la commission d'enquête.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

4. Maîtriser le foncier

Question de la commission d'enquête :

La Région a-t-elle fait l'inventaire des besoins fonciers pour l'urbanisation et s'est-elle assurée des moyens de maîtrise de la disponibilité foncière en cohérence avec la planification ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le projet de SDRIF vise à offrir les capacités foncières suffisantes pour permettre la réalisation des objectifs en matière de logement, de développement économique et d'équipements tout en s'appuyant prioritairement sur la densification de l'existant. Aussi, le potentiel d'urbanisation traduit dans les

orientations réglementaires et la CDGT est cohérent avec les objectifs quantitatifs inscrits dans le SDRIF (cf. thème n°3.1 « Cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030 »).

Toutefois, la maîtrise foncière relève d'une compétence locale (ou d'Etat dans le cadre d'un périmètre d'opération d'intérêt national), avec l'appui des établissements publics fonciers et de l'établissement public foncier d'Ile-de-France en particulier (cf. argumentaire ci-après). Il revient aux collectivités concernées (commune ou intercommunalité) de définir dans leur document d'urbanisme local (PLU, PLU intercommunal) les conditions de maîtrise de la disponibilité foncière, et en lien, les modalités de l'urbanisation (cf. thème n°3.3 « Densification, consommation foncière ») via la mobilisation d'outils d'acquisition foncière (droit de préemption) le cas échéant.

Par ailleurs, la Région met en avant un ensemble d'outils et de dispositifs dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre » pour favoriser une gestion économe des espaces destinés à l'urbanisation et encourager la compacité : les établissements publics fonciers (cf. argumentaire ci-après) pour accompagner la politique foncière d'une collectivité, l'agence des espaces verts (AEV) via les périmètres régionaux d'intervention foncière en vue de la protection des espaces naturels ou encore la SAFER afin d'assurer le maintien et la reconquête des espaces agricoles.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

Question de la commission d'enquête :

Pour quelles raisons la Région propose un EPF unique au niveau régional ?

Avis et commentaires techniques de la Région

La particularité francilienne est la coexistence de quatre établissements publics fonciers (EPF) d'Etat qui recouvrent l'Ile-de-France : l'EPF Ile-de-France, l'EPF du Val d'Oise, l'EPF des Yvelines et l'EPF des Hauts-de-Seine.

Afin de stimuler la construction régulée de logements, l'amélioration des outils de la maîtrise foncière est un élément indispensable dans la mise en œuvre d'une stratégie foncière cohérente. Fusionner les quatre EPF franciliens permettrait de mettre en œuvre une stratégie régionale d'action foncière, en conformité avec les priorités du SDRIF. Le travail de proximité revendiqué par les EPF départementaux ne serait pas remis en question. En effet, ce travail de proximité relève d'abord des collectivités qui contractualisent avec l'EPF. Ce travail de proximité est ensuite suivi de négociations et d'acquisitions foncières qui sont l'objet du portage assuré par l'EPF.

La fusion des EPF serait aussi un vecteur d'une meilleure péréquation financière entre départements. En effet, les recettes liées à la taxe spéciale d'équipement (TSE) pourraient ainsi être ventilées à l'échelle régionale pour un usage qui ne se limite pas à l'échelle du département.

Enfin, la masse financière que représenterait un EPF unique permettrait à cet EPF d'augmenter ses capacités d'emprunt tout en bénéficiant de taux plus faibles, d'où une optimisation de la capacité d'action au regard des ressources financières mobilisées.

Ces questions sont actuellement soumises au débat parlementaire.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

5. Assurer un suivi et une évaluation partenariale

Question de la commission d'enquête :

Quels dispositifs de suivi et d'évaluation la Région envisage-t-elle de mettre en œuvre pour suivre avec les partenaires concernés les développements dans tous les domaines (évolution des disparités infra régionales et des territoires, de la démographie, du développement économique, de la construction de logements et de l'habitat, des activités, des déplacements et des transports, du cadre de vie, de l'environnement, etc.) qui relèvent du SDRIF ?

Avis et commentaires techniques de la Région

Le suivi et l'évaluation du SDRIF doivent permettre de mesurer les effets obtenus, d'identifier les inflexions nécessaires ou encore d'adapter les orientations et objectifs. A ce titre, un dispositif d'évaluation partenarial de la mise en œuvre du SDRIF est prévu (fascicule « propositions pour la mise en œuvre » p. 79) afin de permettre aux acteurs de coordonner leurs approches et de produire une analyse partagée des processus à l'œuvre. Les observatoires sont un des moyens d'atteindre cet objectif, tout comme la mise en place d'une démarche de construction d'indicateurs pertinents. Des instances de concertation politique (notamment la pérennisation des comités de pilotage et comités de pilotage élargi) et technique sont proposées pour assurer le bon déroulement de cette démarche partenariale d'évaluation.

Par ailleurs, des critères d'évaluation ont été définis afin de prendre en compte la dimension transversale et durable propre au SDRIF (fascicule « propositions pour la mise en œuvre » p. 80). Ils ont été choisis afin de pouvoir étudier de manière croisée l'impact du SDRIF au travers des trois grands défis exposés dans le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs ». En effet, les domaines économique, social et environnemental ne peuvent être dissociés.

Enfin, l'évaluation environnementale fait partie intégrante du dispositif de suivi et d'évaluation. Elle précise un ensemble d'indicateurs sur le plan environnemental et les organismes à associer (p. 210-211). Son articulation avec les dispositifs de suivi des autres documents d'urbanisme et d'environnement d'échelle régionale (SRCE, PDUIF etc.) et la corrélation avec les éventuelles modifications des servitudes sur le territoire francilien, telles que les plans de prévention des risques, sont également prises en compte.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

6. Développer une vision prospective

Question de la commission d'enquête :

Quelles sont les études prospectives que la Région envisage de lancer sur l'évolution à long terme, au-delà de 2030, du développement de l'Ile-de-France?

Avis et commentaires techniques de la Région

L'élaboration du SDRIF est encadrée par le Code de l'urbanisme et ne peut être assimilée à un exercice de prospective. Il s'agit d'un document d'aménagement qui s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il ne peut donc pas reposer sur plusieurs scénarios mais doit arrêter un projet spatial régional puis définir les orientations d'aménagement qui permettront sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux.

Le SDRIF ne constitue cependant pas un document rigide qui définirait a priori le dessin de l'Ile-de-France de demain, sans possibilité de prise en compte des évolutions socioéconomiques. Le projet spatial régional ne constitue pas une vision à terme mais une perspective, un référentiel basé sur des principes partagés et qui servira de socle commun pour l'évaluation de la mise en œuvre et des résultats des politiques d'aménagement du territoire francilien. Le SDRIF sera suivi et mis à jour ou révisé en fonction d'évolutions susceptibles d'emporter une nouvelle procédure.

Ces adaptations seront nourries autant par les enseignements tirés de la mise en œuvre concrète du SDRIF que des nouveaux projets qui seront apportés après son entrée en vigueur. En ce sens, la Région est partie prenante de nombreuses initiatives en matière de recherche urbaine, que ce soit avec le monde académique dans le cadre des Ateliers de création urbaine ou avec la sphère professionnelle organisée notamment dans l'Atelier international du Grand Paris.

Parallèlement, comme elle a l'habitude de le faire, la Région continuera à lancer annuellement des études sur les grandes thématiques des différentes politiques concourant à l'aménagement, particulièrement en lien avec ses organismes associés, qu'il s'agisse de l'IAU-IdF, du STIF, de l'AEV, etc.

La réponse à cette question n'emporte pas modifications dans le document.

7.15.4 Les commentaires et les conclusions de la commission d'enquête sur ce thème

L'appréciation des propositions du dossier mis à l'enquête a été formulée en prenant en compte essentiellement les propositions pour la mise en œuvre du fascicule 5 et des éléments de l'évaluation environnementale du fascicule 4. Cette appréciation a été complétée par l'analyse des observations du public, des avis et délibérations des personnes publiques associées et par les réponses apportées par la Région aux questions posées par la commission d'enquête.

Les réponses apportées par la Région aux questions, traitées dans d'autres thèmes, n'ont pas été examinées dans ce thème.

Par ailleurs, il faut noter que le fascicule 5 du dossier qui traite des propositions de mise en œuvre n'est pas un fascicule normatif. Il s'appuie toutefois sur les cadres réglementaires des nombreuses actions qui contribuent à la gouvernance d'ensemble.

7.15.4.1 Le dispositif d'élaboration de suivi et dévaluation partenarial du SDRIF

La démarche d'élaboration du SDRIF 2030 ne s'est pas appuyée sur le bilan du SDRIF de 1994. Dans une observation, il est rappelé que ce bilan n'a pas été mené jusqu'à son terme et que les principales dispositions de ce document n'ont pas été rappelées.

Dans sa réponse, la Région précise que les éléments complémentaires fournis indiquent que ce bilan, non réglementaire et non prévu à l'origine, était difficile à effectuer, aucun cadre n'ayant pas été précisé. Elle indique également que l'élaboration des projets de 2008 et de 2013 s'est appuyée sur les résultats de la concertation menée depuis 2004, sur les expertises de l'IAU-IdF et sur les études de l'évaluation environnementale. La construction du corpus réglementaire a tenu compte des difficultés de mise en œuvre des orientations du SDRIF de 1994, « difficulté de suivi des capacités d'urbanisation régies par des règles arithmétiques complexes, obligation d'ouvrir à l'urbanisation, absence de prise en compte de l'articulation entre développements et transports ou avec les objectifs de préservation, etc. ». La nouvelle réglementation prévoyant une démarche de bilan périodique, le projet 2013 l'a intégré.

La gouvernance de l'élaboration et de la mise en œuvre du SDRIF est encadrée par les dispositions du Code de l'urbanisme et des compétences des collectivités territoriales. Les départements ont pu formaliser leurs propositions avant l'arrêt du projet par le Conseil régional, formuler leur avis comme PPA et participer aux comités de pilotage. Les départements ont constitué un relais supplémentaire pour les demandes des communes et des intercommunalités. Pour la sphère socioprofessionnelle, c'est le CESER qui a assuré ce relais.

Pour le suivi, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, la région devra procéder à une analyse des résultats de son application, notamment du point de vue de l'environnement.

La Région propose de maintenir le dispositif de travail de la phase d'élaboration. Elle attend des lois en préparation, notamment de la loi de décentralisation, que des changements soient apportés pour le renforcement des structures de coordination.

Le projet de dispositif de suivi et d'évaluation partenariale du SDRIF est prévu dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » mais également dans le fascicule « Evaluation environnementale » qui précise les indicateurs à associer.

Des critères d'évaluation ont été définis afin de prendre en compte la dimension transversale et durable propre au SDRIF. Cette démarche s'appuie sur le travail d'observatoires. Il est proposé que son pilotage soit assuré par le comité de pilotage et de suivi de l'élaboration du SDRIF.

Cette organisation et son contenu sont à finaliser. Le cadre de l'organisation, qui reste à préciser, pourrait s'appuyer sur les orientations du dispositif de la loi Grenelle 2 pour la gouvernance.

Le CESER, qui souhaite que le cadre institutionnel soit intégrateur, ne pourra obtenir de réponse complète que dans le cadre législatif en cours d'examen, loi de Paris Métropole et loi de la nouvelle étape de décentralisation.

Le Conseil général de Seine-et-Marne souhaite qu'une instance de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du SDRIF soit mise en place sous l'égide de la Région et associant les services de l'état et des collectivités.

Le Conseil général de l'Essonne souhaite que les collectivités locales soient associées à la mise en œuvre.

Dans sa réponse générale sur le thème, la Région précise que « le dispositif de suivi et d'évaluation sera également complété ».

La commission partage ces analyses et souhaite que la Région mette en place le dispositif de suivi et d'évaluation du SDRIF prévu au fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre » en organisant le partenariat des principaux acteurs concernés et en définissant les outils qui seront utilisés.

7.15.4.2 Les logiques d'aménagements

La dynamique d'aménagement du territoire francilien passe par une bonne articulation et sa compréhension entre la planification régionale, la programmation et les projets locaux. Pour bien l'appréhender, des cartes par thème pourraient préciser la gouvernance par territoire.

En effet, dans le dossier, des cartes ont déjà été associées à certains cadres de gouvernance (cartographie des intercommunalités, contrats de développement territorial, conventions GP3, limites des parcs naturels, cartographie des nouveaux quartiers urbains).

Par ailleurs, pour faciliter cette gouvernance, la Région a défini des TIM qui constituent un cadre de cohérence de l'action territoriale d'enjeu métropolitain.

Dans les observations des élus et des professionnels, les périmètres et les contenus des TIM sont estimés imprécis et manquants de cohérence avec les périmètres des CDT et des intercommunalités. Leur gouvernance apparaît également floue.

En complément des éléments du dossier, la Région a précisé dans sa réponse que la délimitation des périmètres des TIM a tenu compte des territoires stratégiques existants définis dans les contrats de projets et dans les dispositifs de programmation. Ce cadre de

cohérence de l'action publique met en avant les différentes fonctions d'enjeu métropolitain, l'attractivité des grandes fonctions du système économique et les dynamiques locales.

La Région envisage, dans le cadre des évolutions à venir de la politique contractuelle, de lui donner un rôle de maille territoriale d'analyse pour l'appréciation des projets locaux et de ses objectifs à plus grande échelle. Cette évolution qui donnerait une fonction particulière compléterait et préciserait le rôle donné au TIM.

Elle indique également, qu'en fonction des éléments d'actualité certaines cartes thématiques seront actualisées.

La commission note que la gouvernance des TIM reste floue, du fait des imprécisions qui ne sont pas levées et des actualisations en cours. Elle demande de repréciser leurs périmètres, leur système de gouvernance et leurs articulations avec ceux des CDT et des intercommunalités. Elle demande également de mettre à jour les cartes thématiques qui vont être actualisées (SRCE, CDT, TIM etc.).

7.15.4.3 L'atteinte des objectifs du SDRIF

Pour s'assurer de l'atteinte des objectifs du SDRIF, les moyens de mise en œuvre sont prévus dans le fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre », ils doivent être cohérents avec les objectifs globaux. Ces moyens sont inscrits dans les dispositifs de programmation pour les transports et dans les engagements avec l'Etat, les opérateurs et les collectivités pour les projets nouveaux de transport en commun.

Ces documents répondent partiellement aux objectifs, notamment pour les programmations classiques, les moyens étant cadrés pour la durée des contrats. Par exemple, le CPER cité s'achève en 2013. La cohérence financière des opérations figurant sur les listes avec les échéanciers les plus éloignés n'est pas précisée. La crédibilité des échéanciers engage bien la réalisation d'éléments structurants du Schéma à long terme.

Par ailleurs, les élus attendent que des financements spécifiques soient mis en place et que les procédures de contractualisation soutiennent les projets structurants des villes et des territoires.

Une réponse partielle est apportée par les CDT, documents contractuels et documents d'urbanisme qui ont été créés pour mettre en œuvre les dispositions de la loi du Grand Paris. La loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public précise que les CDT sont des outils de mise en œuvre du SDRIF. D'autres projets de CDT pourront être créés pour porter des projets de territoires stratégiques volontaires qui souhaitent contractualiser. Leur généralisation n'est pas nécessairement adaptée à tous les territoires qui disposent par ailleurs d'autres outils pour leur développement (Charte des PNR par exemple).

Dans sa réponse, la Région indique qu'elle est favorable au développement de contractualisations adaptées aux contextes des différents territoires.

La commission note cette volonté particulière de contractualisation qui pourrait guider les discussions à venir sur les contrats à passer avec l'Etat et les collectivités.

7.15.4.4 Les plateformes aéroportuaires

Le développement urbain des deux plateformes aéroportuaires d'Orly et de Roissy est de plus en plus difficile, les riverains revendiquant la limitation du nombre maximum de mouvements pour des motifs de santé publique, bruit et pollution.

La réglementation des créneaux et mouvements des aéroports internationaux franciliens est une compétence exclusive de l'Etat, mais le SDRIF organise les développements de l'urbanisation autour de ces plateformes.

Aéroport de Paris est réservé sur le projet de SDRIF qui compromettrait le potentiel de développement des aéroports franciliens. Les élus souhaitent la poursuite du développement, mais de nombreuses observations signalent les nuisances insupportables subies par les riverains.

La commission souhaite qu'un équilibre soit recherché pour une meilleure prise en compte de l'ensemble des enjeux des territoires d'accueil : activité aéroportuaire, développement économique, protection des populations, préservation des espaces ouverts et agricoles.

7.15.4.5 La densification

Pour atteindre les objectifs de densification en général, le projet de SDRIF vise l'intensification des espaces urbains à proximité des transports, des services, des commerces, des équipements et des espaces verts et de loisirs.

Ces demandes d'intensification ont besoin de la réalisation d'équipements publics.

La Région, dans sa réponse, précise que ses politiques d'accompagnement sont tournées vers la mise en œuvre des efforts d'équipement qui rendent possible la densification. Les dispositifs d'aides existants prennent déjà en compte la contractualisation avec les territoires stratégiques (GP 3 du CPER) qui orientent les participations régionales vers les collectivités bâtisseuses et vers celles qui sont engagées en matière de densification et de limitation de la consommation de l'espace sur la base du projet 2008.

Pour la Région la nouvelle génération de Contrats de projets Etat-Régions devrait conforter ces orientations en faveur de l'équipement des territoires volontaristes en matière de densification.

La commission partage ce point de vue et souhaite que ces orientations soient confirmées.

7.15.4.6 L'appui aux collectivités

Pour accompagner les collectivités locales, la Région a renforcé son offre en matière d'appui technique dans le cadre de leurs procédures d'élaboration et de révision des documents d'urbanisme locaux. Une ingénierie spécifique a également été accordée pour la mise en œuvre de projets relevant d'une déclinaison de principes structurants du SDRIF.

En outre, la Région prévoit de développer des outils pédagogiques pour la traduction des Orientations réglementaires du SDRIF, en lien avec l'État, et en s'appuyant sur l'expertise de l'IAU-ÎdF.

Dans le prochain CPER, la Région prévoit que les dispositifs soient conçus et adaptés pour accompagner les collectivités aux enjeux du nouveau SDRIF.

Cet accompagnement des collectivités hautement souhaitable est attendu.

Dans son avis, le Conseil général de Seine-et-Marne souhaite cet accompagnement.

La commission souhaite que cet accompagnement soit mis en place sous les formes diverses, allant du conseil direct, de l'aide à l'ingénierie en passant par le guide de mise en œuvre du SDRIF.

7.15.4.7 La maîtrise du foncier

Pour mobiliser les capacités foncières du projet de SDRIF, la Région met en avant dans le dossier un ensemble d'outils et de dispositifs pour favoriser une gestion économe des espaces destinés à l'urbanisation et encourager la compacité et la limitation de la consommation des espaces naturels et agricoles. La maîtrise des disponibilités foncières passe par l'utilisation des outils existants ou à renforcer (EPF, AEV, SAFER etc.).

Les outils de la maîtrise foncière sont indispensables dans la mise en œuvre d'une stratégie foncière cohérente pour stimuler la construction de logements. La fusion des quatre EPF franciliens en un seul de niveau régional, soumis au débat parlementaire est indiquée dans le dossier.

Toutes les observations des communes et des particuliers se sont exprimées pour la maîtrise du foncier. Elles sont partagées sur l'opportunité de regrouper les quatre EPF en un seul.

Le CESER est favorable à cette fusion pour disposer d'un participant au ralentissement de la hausse des valeurs foncières et à la régulation des marchés.

La commission partage l'avis de disposer d'outils de maîtrise foncière performants pour la mobilisation des terrains et la régulation du marché.

7.15.4.8 La vision prospective

Le SDRIF est un document de planification qui définit les orientations d'aménagement qui permettront sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux. Le projet spatial est une perspective qui servira de socle commun pour le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des différentes politiques d'aménagement du territoire francilien.

Les observations relèvent qu'il n'y a pas de démarches prospectives pour anticiper sur les évolutions en matière d'urbanisation de l'Ile-de-France. Dans sa réponse, la Région précise que pour sa connaissance des évolutions à terme, elle lance annuellement des études sur les grandes thématiques des différentes politiques concourant à l'aménagement, en lien avec ses organismes associés (IAU-IdF, STIF, AEV, etc.). Les résultats de ces études lui permettront d'apporter les adaptations nécessaires.

La commission partage la demande de vision prospective des observations. Elle souhaite l'engagement d'une étude prospective sur le développement à terme de la Région, en lien avec le développement du territoire national. Cette étude devra aborder la question d'un troisième aéroport francilien.

7.15.4.9 Conclusion de ce Thème

Le fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre » a recensé tous les dispositifs qui participent à la mise en œuvre du SDRIF. Ce dispositif est segmenté et chaque domaine est régi par une réglementation particulière.

La commission insiste donc pour que le dispositif de suivi et d'évaluation partenarial proposé soit effectivement mis en œuvre pour assurer une vision partagée des problématiques de l'Île-de-France et d'y apporter des solutions.

La commission pense que l'application du SDRIF reste complexe et que les collectivités vont avoir besoin d'aide pour mener leurs projets. La commission recommande que l'accompagnement projeté, allant du simple conseil à l'aide d'ingénierie, soit effectivement mis en place ainsi que la contractualisation pour le financement des projets.

La commission note également qu'il n'y a pas de vision à long terme des perspectives du développement de l'Île-de-France qui se dégage. Elle souhaite l'engagement d'une étude prospective portant sur son développement à terme, notamment, son rôle de métropole nationale et internationale, ainsi que sur une troisième plateforme aéroportuaire.

7.16 Récapitulation de l'analyse des observations

L'analyse thématique de l'ensemble des observations recueillies au cours de l'enquête a permis d'identifier l'ensemble des questions, contributions, prises de position, avis abordés ou émis par le public, vis à vis du projet de révision du SDRIF.

Avec les réponses de la Région aux nombreuses questions posées par la commission d'enquête, cette analyse a apporté un éclairage sur le contenu du projet, ses dispositions, sa portée pour l'aménagement et le développement de la région, son incidence sur l'environnement, le cadre et la qualité de vie des Franciliens.

En outre, cette analyse a conduit la Région à préciser sa position et à prévoir des ajustements et des ajouts de rédaction que la commission retient totalement puisqu'ils améliorent la compréhension du projet et réduisent les erreurs d'interprétation.

En conséquence, au-delà de l'expression démocratique sur le projet mis l'enquête, la commission estime que cet exercice a été très utile, et que l'ensemble des ajustements proposés par la Région apportent une réelle plus-value.

Pour compléter cette présentation synthétique, seront successivement présentés :

- la position globale de la Région exprimée dans la présentation de son Mémoire en réponse;
- les principaux éléments de conclusion de la commission pour l'ensemble des thèmes d'analyse des observations.

7.16.1 Le Mémoire en réponse de la Région

Les réponses apportées à la Commission d'enquête conduisent *in fine* à envisager peu de modifications du projet de SDRIF arrêté le 25 octobre 2012.

Bon nombre des observations recueillies à l'occasion de l'enquête publique visent à obtenir une meilleure compréhension du projet ainsi que des précisions sur sa portée ou son impact sur le territoire régional de demain. La Commission d'enquête s'est faite l'écho de ces demandes d'explication qui émanent de la population et de la société civile et qui sont légitimes au regard d'un document aussi riche et complexe que le SDRIF. De ce point de vue, le mémoire en réponse s'est surtout attaché à répondre à ces nombreuses questions par des explications précises.

Les questionnements majeurs (grands cadrages quantitatifs, consommation d'espace, transports, orientations réglementaires, etc.) sont davantage le fait des personnes publiques associées à la révision du SDRIF (au sens de la loi), des collectivités territoriales ou des services de l'Etat. Ces sujets ont été identifiés et traités lors des travaux du comité technique de la révision – lequel associe les services déconcentrés de l'Etat, ceux de la Région et du CESER – et les réponses à y apporter ont été validées par le Préfet de région et le Président du Conseil régional lors d'un comité de pilotage, le 1^{er} juillet 2013.

En ce qui concerne les questions territoriales, les réponses à la commission d'enquête ont permis d'apporter des précisions afin d'ajuster les éléments inscrits dans le projet de SDRIF sur des projets portés par les collectivités, tels que l'ex-base aérienne 217 de Brétigny et le Triangle de Gonesse, tout en précisant la nécessité d'encadrer le développement sur ces secteurs pour concilier développement urbain et fonctionnalité des espaces agricoles.

Le mémoire en réponse souligne également l'engagement régional à corriger les erreurs matérielles dans le texte et sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) afin de tenir compte des observations émises dans le cadre de l'enquête publique.

En ce qui concerne les transports, des ajustements sont également proposés pour clarifier notamment le traitement des voies rapides et apaisées en lien avec le développement des transports collectifs, la préservation des sites logistiques multimodaux afin de garantir les fonctions logistiques à l'échelle régionale et leur évolution dans le temps, la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

En ce qui concerne les orientations règlementaires, trois sujets font l'objet de propositions de modification :

Une orientation sera ajoutée pour que les zones d'aménagement concerté (ZAC) dont le dossier de création aura été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF et qui ne peuvent pas être mises en œuvre dans le cadre des capacités d'urbanisation offertes par celui-ci ne soient pas remises en cause sous réserve qu'elles respectent les orientations du SDRIF.

L'orientation relative aux espaces boisés et naturels sera clarifiée afin que les règles relatives à chaque type d'espace soient bien identifiées. Par ailleurs, si la règle reste centrée sur la préservation des espaces boisés, les exceptions à cette règle seront précisées, en particulier pour encadrer l'application du Code forestier en matière de compensation. La règle des lisières sera également clarifiée.

Il est proposé de représenter les fronts urbains d'intérêt régional par des lignes continues et de clarifier, dans le préambule du fascicule réglementaire, les principes selon lesquels ils devront être interprétés (lecture en compatibilité).

Il convient de préciser que ces ajustements et plus largement, l'ensemble du corpus réglementaire a fait l'objet d'une relecture conjointe avec les services de l'Etat et le pré-rapporteur du Conseil d'Etat pour l'amélioration de l'écriture en faveur d'une meilleure compréhension et interprétation et d'une application facilitée des règles. (a titre d'exemple : la densification; les conditions de desserte dans les secteurs d'urbanisation conditionnelle ; la préservation des espaces verts à l'échelle communale). Ainsi, les ajustements proposés dans le mémoire en réponse pour le corpus normatif du SDRIF visent à garantir son applicabilité, à faciliter l'exercice du contrôle de légalité et à éviter, autant que possible, la fragilisation contentieuse des documents d'urbanisme locaux.

En ce qui concerne le fascicule consacré à la mise en œuvre, il sera actualisé pour tenir compte :

- de la programmation des infrastructures de transport pour prendre en compte le Nouveau Grand Paris ;
- des équilibres logements / emplois revisités pour en préciser la portée, l'usage et la nature des données mises en relation dans les ratios.
- de la consommation d'espace pour tenir compte des ajustements pris en compte dans le cadre de l'enquête publique, et précisée en particulier pour les espaces naturels destinés à l'urbanisation ;
- du volet environnement pour répondre aux recommandations de l'Autorité environnementale.

L'évaluation environnementale sera également ajustée afin d'assurer la cohérence avec les autres évolutions.

Le principe de subsidiarité porté par le SDRIF

La révision du SDRIF a bénéficié d'un double processus d'élaboration et de concertation qui, menées en parallèle, ont nourri la construction du projet. En effet, en se saisissant pour la première fois du champ de la planification spatiale, la Région a élaboré, en association avec l'Etat, un projet pour l'ensemble du territoire régional. Mobilisant une démarche basée sur le consensus, le partage et la concertation, ce projet de SDRIF a ainsi durablement renouvelé la planification en Ile-de-France. Cette démarche renouvelée passe par le respect, désormais incontournable, de la subsidiarité et des compétences des élus locaux, maires et présidents d'EPCI, mais aussi par un nouveau rapport aux grands territoires franciliens.

En effet, le SDRIF est à la fois un document de planification spatiale opposable aux documents d'urbanisme locaux qui doivent en respecter les orientations et un document prospectif d'aménagement du territoire. Son projet spatial révèle une vision stratégique pour l'Ile-de-France en 2030 sachant tenir compte de tous les territoires franciliens. A cet égard, ce projet a été précurseur de plusieurs réflexions menées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement et désormais inscrites dans

le Code de l'urbanisme. Son objectif fondamental est de renforcer les solidarités territoriales et de permettre à chaque territoire, compte-tenu de ses spécificités, de participer au fonctionnement global et régional. A cet égard, il vise à :

- équilibrer à l'échelle régionale le développement du territoire en proposant une action priorisée dans les territoires disposant d'un important potentiel ;
- renforcer l'attractivité du cœur d'agglomération, autour de plusieurs centralités, armature d'un développement économique, d'une offre importante de logements et d'une offre de services diversifiés ;
- promouvoir en Grande Couronne l'émergence de centralités au sein de territoires d'une superficie importante dans lesquels les Franciliens pourraient accéder à des emplois, des logements et des services diversifiés, notamment grâce au développement des transports de proximité. C'est l'enjeu d'une moindre dépendance au cœur d'agglomération et d'une meilleure réponse aux spécificités des territoires ruraux de l'Ile-de-France ;
- valoriser les grands espaces agricoles et naturels, dans leurs fonctions économiques, écologiques, sociales et de loisirs, avec la volonté d'un développement urbain maîtrisé. C'est notamment l'objet des parcs naturels régionaux dont plusieurs sont en projet ;
- accroître le rayonnement de l'Ile-de-France par la modernisation ou la création de grands équipements (culture, universités, sports, transport...) et de lieux d'évènements (loisirs, congrès, tourisme...) à vocation nationale et internationale.

La philosophie du projet de SDRIF est celle d'une subsidiarité assumée et partagée.

Sa force repose non seulement dans l'énoncé d'objectifs ambitieux permettant de répondre au développement d'une région de rang international à l'horizon 2030, mais aussi dans des dispositions normatives qui, traduites au niveau local dans les documents d'urbanisme, permettront la réalisation des projets.

La mise en œuvre du SDRIF

Tirant les enseignements du passé, le projet de SDRIF propose un scénario de mise en œuvre qui mise sur l'efficacité réglementaire du document, mais aussi sur un engagement collectif des acteurs de l'aménagement à l'échelle de l'Ile-de-France, pour accompagner les transformations du territoire. Communes à toutes les métropoles mondiales et parfois de façon beaucoup plus accrue qu'en Ile-de-France, les incertitudes environnementales, sociales, économiques et financières sont des facteurs majeurs dont toute anticipation de long terme doit tenir compte. A ce titre, la mise en œuvre d'un projet en faveur d'une région capitale connectée et intense relève d'une responsabilité collective.

Les réponses à la commission d'enquête ont permis de rappeler et de préciser que la mise en œuvre de ce nouveau Schéma reposera sur :

Le respect des orientations en matière de droit du sol. A ce titre, le suivi et le soutien aux procédures d'évolution des documents d'urbanisme locaux feront l'objet d'une action renforcée de la Région, dans une logique de pédagogie et de conseil. Dans ce contexte et dans la continuité de la procédure de révision, l'association avec les services de l'Etat, dont relève le contrôle de légalité, est à prolonger.

L'élaboration de guides et de documents aidant à la mise en œuvre est également prévue, notamment en lien avec l'IAU. Ces questions ont déjà fait l'objet d'échanges avec les services de l'Etat lors des comités techniques. Le contenu des réponses apportées à la commission d'enquête vient désormais compléter les différents éléments dont dispose la Région. Ces futurs outils permettront également l'appropriation par les collectivités des concepts, des principes et orientations portés par le SDRIF.

Enfin, les questions posées par la Commission d'enquête soulèvent plusieurs sujets majeurs qui sont du registre de la mise en œuvre opérationnelle. Les réponses apportées dans le mémoire en réponse sont en partie tributaires des enjeux de programmation et de budget qui ne peuvent être traitées de façon exhaustive, à ce stade. L'organisation des acteurs pour la mise en œuvre du SDRIF sera fondamentale. Des propositions dans le cadre de l'élaboration de la future génération de contrats de projets Etat-Région sont attendues et dans ce cadre, la Région sera amenée à formuler des propositions pour continuer d'accompagner les collectivités territoriales dans la réalisation des projets de développement local qui concourent progressivement à la transformation du territoire francilien dans son ensemble.

7.16.2 Principaux éléments de conclusion de la commission pour l'analyse des observations

La commission donne acte à la Région de sa présentation de son Mémoire en réponse.

L'enquête publique a permis de mettre en œuvre l'exercice de démocratie participative qui est son principal objet. Malgré la difficulté d'appropriation du dossier et sa complexité, le public a montré son intérêt pour l'ensemble de ses aspects en soulevant des questions pertinentes. La commission estime que l'expression du public a été suffisante pour révéler les principaux sujets de préoccupations, d'inquiétudes, leur sensibilité, ainsi que pour formuler des avis et des propositions.

Avec son Mémoire en réponse, la Région a pris le soin de donner des réponses détaillées pour éclairer les principaux éléments du projet et justifier sa position. Ce document important répond tout à fait à l'objectif de pédagogie recherché par la commission pour la présentation du présent rapport.

La commission d'enquête note que la Région ne s'est pas exprimée sur l'avis de l'Etat, ni directement sur l'avis de l'Autorité environnementale.

La Région n'a pas présenté sa position sur chacun des avis des PPA. Son Mémoire en réponse précise sa position sur chacune des questions thématiques abordées par les PPA dans leur avis.

Si la Région estime que globalement le projet est accepté par le public et nécessite peu de modifications, la commission constate que cette acceptation porte principalement sur les objectifs du projet ; mais que de nombreuses incertitudes sont exprimées quant au réalisme de l'atteinte d'objectifs, compte tenu des risques de décalages importants avec les résultats escomptés. Ces incertitudes tiennent notamment aux nombreuses difficultés de mise en œuvre (financements, moyens affectés à chaque objectif, subsidiarité, évolutions rapides des contextes économiques, sociaux, environnementaux, évolutions législatives et réglementaires, ...).

Par ailleurs, la commission estime nécessaire de rappeler les principales conclusions de chaque thème: si ces conclusions retiennent l'ensemble des ajustements de rédaction proposés par la Région, elles formulent des suggestions, des conditions et des propositions susceptibles d'améliorer le projet, sa robustesse et son efficacité, en répondant aux attentes du public.

S'agissant de la lisibilité et de l'appropriation du projet,

la commission d'enquête maintient ses demandes d'amélioration de la lisibilité de la CDGT.

Pour la compréhension du projet, elle estime que la brochure de synthèse devrait être jointe au dossier approuvé, améliorée et complétée.

En ce qui concerne la consultation du dossier sur internet, elle souhaite que de nouveaux outils soient mis à la disposition du public pour faciliter cette consultation.

S'agissant du thème de la concertation,

la commission d'enquête estime nécessaire de poursuivre la concertation en permettant au public qui a manifesté un grand intérêt au projet lors de l'enquête publique, de suivre à sa mise en œuvre et de répondre à ses attentes de participation aux dispositifs de suivi et d'évaluation ainsi qu' à la préparation des décisions relatives aux aménagements et aux projets prévus au SDRIF.

Pour éviter les inconvénients liés au découpage administratif ou fonctionnel des procédures de concertation, la commission recommande de développer la concertation par territoire stratégique pour mieux associer le public au processus du développement et d'aménagement de la Région prévu par le SDRIF.

La participation quantitative relativement faible du public à la présente enquête montre que des efforts importants d'information devraient être déployés pour le sensibiliser aux questions d'aménagement de développement de la région ainsi qu'aux grands enjeux correspondants: nécessité de la densification, relations avec la lutte contre le changement climatique, la consommation énergétique, la sauvegarde du patrimoine, la lutte contre l'étalement urbain et la préservation des espaces naturels et agricoles. La conduite des inflexions prévues en la matière suppose une bonne adhésion du public permettant une évolution de ses comportements.

S'agissant du thème du cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030,

la commission d'enquête recommande de veiller à l'incidence du développement de la région sur celui des autres régions et du Bassin parisien, ainsi que sur l'environnement et la qualité de la vie des Franciliens compte tenu de l'inquiétude générale sur les effets de l'urbanisation et de la densification. Elle attire l'attention:

- sur la continuité des liaisons aux limites de la région, enjeu important pour les infrastructures de transport, ainsi que sur les continuités écologiques à préserver ou à développer avec les régions adjacentes ;
- sur le développement harmonieux des villes situées de part et d'autre des limites de la région.

Le public attend des explications sur la nécessité de la croissance indéterminée de l'agglomération, sans que des limites soient envisagées. Cette question nécessite des études prospectives sur la période après 2030, des réponses complémentaires sur l'évolution du trafic aérien et de ses nuisances, sa limitation pour les aéroports franciliens, la nécessité et la perspective d'un troisième aéroport en dehors de la région.

S'agissant du Grand Paris, la commission regrette l'insuffisance de la prise en considération de son importance pour l'aménagement et le développement de la région, d'une part, l'amélioration des conditions de transport, d'autre part.

La lutte contre les disparités territoriales est bien affirmée ; la réalisation du métro automatique du Grand Paris express devrait y contribuer. Face à l'incrédulité d'atteindre un certain rééquilibrage favorable au rapprochement domicile-travail, les moyens envisagés devront être mieux justifiés, notamment en ce qui concerne les ratios construction de logements/création d'emplois . L'application de ces ratios devra être particulièrement suivie et évaluée, en évitant une incidence sur la TOL.

S'agissant du thème de la géographie stratégique,

la qualification des différents territoires de la région dans la classification retenue dans le SDRIF a été globalement acceptée.

La commission d'enquête estime qu'il est légitime que les projets largement engagés puissent être menés à leur terme pour des raisons d'efficacité et d'intérêt économique. La commission recommande dans la mesure du possible d'inciter les collectivités concernées à tenir compte des dispositions du SDRIF en matière de qualité de l'urbanisation. Pour les opérations susceptibles d'avoir une incidence potentielle importante sur l'environnement, la commission recommande d'associer à ces projets des mesures de protection (limitation de la consommation des espaces agricoles, création de fronts urbains, ..) et la mise en œuvre de concertations de territoire.

Afin de limiter les effets sur la qualité de vie des habitants dans les secteurs à densifier dans le cœur de Métropole, la commission recommande une attention particulière sur l'enjeu de la réussite des urbanisations, notamment celles à proximité des nouvelles gares, tant au niveau de la qualité et de la mixité urbaine, que de l'importance et du traitement des espaces publics.

La commission demande de préciser les périmètres des TIM, leur système de gouvernance, et leurs articulations avec ceux des CDT et des intercommunalités, les TIM pouvant trouver leur place dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

S'agissant du thème de la densification,

la commission d'enquête émet un avis favorable aux objectifs du SDRIF de conception d'un modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, privilégiant la densification des secteurs urbanisés et contenant l'étalement urbain.

Elle recommande:

- de préciser la coordination à assurer entre la programmation de la densification urbaine, des objectifs de population, de logements et d'activités économiques, d'une part, et la mise en œuvre de nouveaux moyens de transports en commun et de grands équipements publics, d'autre part;
- d'avoir une vision et une gouvernance régionale accrue sur les grands aménagements et équipements pour exploiter davantage toutes les potentialités offertes par les friches de toutes sortes, les logements, bureaux et zones d'activités vacants pouvant assurer une meilleure utilisation et éventuelle mutation des territoires. Il devrait aussi être prévu des mesures plus incitatives pour examiner toutes les possibilités de compensation à ces grands aménagements d'extension urbaine par « renaturation » des terrains précédemment artificialisés ;
- d'accroître tous les moyens permettant de limiter les consommations foncières, surtout celles à vocation agricole indispensables pour la région, et de lutter contre l'étalement urbain. Il devrait en être ainsi de l'établissement d'une cartographie des espaces agricoles avec l'identification des territoires mutables, d'une part, et ceux devant être protégés ;
- la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation de la consommation des espaces agricoles et naturels en renforçant les mesures de protection et en veillant en permanence au respect du rythme de la limitation de la consommation foncière afin que le maximum annoncé de 29 000 ha à l'horizon 2030 ne soit pas dépassé.

S'agissant du thème des espaces agricoles,

la commission d'enquête recommande la prise en compte :

- de la réalisation d'une carte supplémentaire dans l'évaluation environnementale portant sur tous les plans particuliers de protection évoqués (ZAP, ZPN, ZPNAF, PPAENP, y compris PNR et PRAD) permettant de visualiser les dispositifs actuels mis en place par la Région ou qui s'imposent à elle ;
- des précisions nécessaires à apporter au flou de la définition de «l'urbanisation conditionnelle» et des levées de la conditionnalité ;
- des demandes particulières de la profession agricole et des acteurs locaux.

Enfin, elle demande de préciser la portée de l'objectif de réduction de moitié, d'ici 2030, du rythme d'artificialisation des terres agricoles.

S'agissant du thème des espaces naturels,

la commission d'enquête encourage fermement la Région à compléter son dispositif cartographique à l'intérieur des fascicules par la réalisation de cartes spécifiques de ces différents espaces naturels et des protections existantes en ce qui les concernent.

Elle appelle la Région à définir plus précisément les espaces destinés à être urbanisés, en particulier les délaissés et autres friches improductives et sans intérêt pour la biodiversité.

S'agissant du thème du développement économique,

la commission d'enquête recommande d'intégrer dans le document une cartographie du développement économique permettant de visualiser la part dédiée aux activités économiques et commerciales par zones d'urbanisation, afin d'être en mesure d'apprécier périodiquement l'évolution par rapport aux objectifs.

La commission souhaite que le projet de SDRIF soit plus explicite sur la ré-industrialisation et la relocalisation des activités industrielles en Ile-de-France.

Elle souscrit à l'idée de mettre en place une commission régionale ayant pour mission de statuer sur les projets commerciaux de grande envergure.

La commission suggère à la Région d'inciter les intercommunalités et les communes à créer, en zones denses, des surfaces destinées aux entreprises artisanales dont les besoins en locaux sont supérieurs à l'offre immobilière.

La commission adhère aux projets de regroupement et au renforcement des clusters, mais demande qu'ils ne soient pas réalisés au détriment de l'activité agricole et à la préservation des terres exploitées.

La commission approuve l'idée d'une évaluation des zones d'activités permettant d'établir une notation et des priorités de requalification, partagée par plusieurs acteurs (services de l'Etat, CCI, Conseils généraux, IAU et agences d'urbanisme, Agence régionale de développement, ...) et suggère une mise en œuvre rapide.

S'agissant du développement du trafic aérien, la commission recommande :

- de porter à connaissance ces éléments à l'Etat, l'importance des observations émises par le public lors de l'enquête sur ce sujet, afin qu'un plan de réduction des vols de nuit soit défini en Ile-de-France, sur une période de huit heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS, pour aboutir à terme à un couvre-feu généralisé ;
- d'étudier, ou de suggérer à l'Etat d'étudier, la possibilité d'un acheminement partiel du fret aérien sur l'aéroport de Vatry qui permettrait ainsi de délester les aéroports de Roissy-CDG et d'Orly (sans renier la part de fret que l'on ne peut dissocier des vols passagers accueillis par ces deux aéroports), en envisageant éventuellement une liaison ferroviaire avec le cœur de l'agglomération, la Commission considérant que l'éloignement de l'aéroport de Vatry ne devrait pas être un obstacle à l'acheminement du fret en Ile-de-France et qu'il est dommage de limiter sa capacité d'accueil principalement aux vols charter.

S'agissant du thème des déplacements et des transports,

la commission d'enquête demande de vérifier que l'amélioration des transports en commun soit programmée et adaptée aux besoins de desserte des nouvelles urbanisations et du cœur densifié de l'agglomération. Les travaux prévus aux Schémas directeurs des RER et la mise en œuvre du réseau de métro automatique du Grand Paris express doivent donc impérativement être réalisés dans des délais compatibles avec l'évolution de l'urbanisation.

Il y aura lieu de veiller à ce que la nouvelle tarification des transports ne conduise pas à un étalement urbain qui serait contraire aux objectifs recherchés.

Concernant la place de l'automobile, la réduction de sa part dans les déplacements ne doit pas se faire au détriment de l'activité économique. Il sera utile de vérifier que les conditions de circulation ne se dégradent pas, notamment dans les territoires de Grande Couronne moins bien desservis en transports en commun.

S'agissant des projets d'infrastructures, la commission rappelle sa recommandation émise dans le cadre du thème de la concertation, proposant l'engagement de concertations sur des territoires stratégiques à l'intérieur de périmètres pertinents permettant de débattre des déplacements et de l'articulation entre ces projets et l'aménagement.

Compte tenu de la sensibilité de la plupart des questions de transports et de déplacements pour la vie quotidienne des Franciliens, de l'importance de leur articulation avec l'urbanisation, la commission estime nécessaire que le dispositif de suivi et d'évaluation du SDRIF, à concevoir et à mettre en place dès que possible de manière partenariale, comprenne le champ des transports et des déplacements. Dans ce cadre, l'évolution des déplacements domicile-travail et de leur niveau de service dans les transports –et particulièrement celui des RER- devrait être particulièrement suivie en associant les représentants des usagers.

S'agissant du thème du logement et de l'habitat,

la commission d'enquête souligne que l'objectif de construction de 70 000 logements annuels est très ambitieux, voire illusoire dans le contexte économique actuel. Des mesures très volontaristes devront être prises pour espérer atteindre cet objectif.

La commission souhaite que des dispositifs plus incitatifs soient trouvés : en plus des ratios emplois/logements, les modifications de PLU pourraient être conditionnées à l'application du principe de compatibilité globale avec le SDRIF sur l'ensemble de la commune et non sur le seul point de la modification envisagée, de manière à donner toutes les chances pour relever le défi du logements en Ile-de-France.

La commission ne portera pas de jugement sur la création éventuelle d'une autorité organisatrice du logement (AOL) en Ile-de-France, celle-ci relevant du pouvoir du législateur ; mais elle insiste sur l'absolue nécessité de mettre en place des structures qui viendraient renforcer les mécanismes de solidarité entre les territoires, notamment en faveur des publics spécifiques.

S'agissant du thème du cadre de vie,

afin de consolider la qualité du cadre de vie quotidien, la commission d'enquête propose de compléter la règle visant à atteindre une surface minimum de 10 m² d'espace vert par habitant dans chaque commune, par l'objectif dit de proximité, en centre dense urbain historique,

La commission souhaite que la Région intègre le respect de paysage dans les Orientations réglementaires, et rende obligatoire l'identification des structures paysagères et la formalisation de programmes d'actions leur permettant d'être préservées et valorisées.

Concernant la sensibilisation, elle propose de retenir les trois points suivants plus spécifiquement relatifs à la prise en compte du patrimoine dans l'aménagement du cadre de vie :

- créer des observatoires participatifs sur les représentations sociales et culturelles des paysages et des patrimoines (cf. Convention européenne des paysages) ;
- actualiser les « Atlas du paysage » en Ile-de-France ;
- diffuser les apports du patrimoine, comme moteur de développement, dans des guides et « boîtes à outils » donnant des repères aux collectivités, à titre de méthodes ou d'exemples lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux.

S'agissant du thème de l'environnement,

la commission d'enquête fait sienne les conclusions de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) indiquant que « l'analyse des différentes thématiques environnementales conduit à des solutions qui paraissent adaptées ».

Elle s'interroge toutefois sur la durabilité du développement de l'Ile-de-France et se demande, si, compte tenu des objectifs de développement imposés en matière de logement, d'emplois et d'infrastructures de transport, le scénario de mise en œuvre du SDRIF est optimum du point de vue environnemental.

La commission fait les recommandations suivantes:

- actualiser la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue du SRCE figurant dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » et l'éditer à une échelle plus grande ;

- poursuivre les efforts de sensibilisation dans le domaine de la transition énergétique en mettant en évidence l'évolution future du coût de l'énergie et les conséquences néfastes du changement climatique induit par les émissions de GES ;
- compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne l'incidence du GPE sur les émissions de GES ;
- développer une politique d'acquisitions foncières d'espaces boisés ou naturels dans un souci de conservation ;
- vérifier la cohérence de la présence concomitante en différents endroits de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle avec celle de flèches de continuité écologique ;
- produire à échelle plus grande la carte « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » figurant dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » ;
- favoriser l'engagement d'études sur l'impact du changement climatique sur les ressources en eau ;
- insister dans le dossier sur la prise en compte des servitudes d'utilité publique en matière de prévention des risques dans les documents d'urbanisme.

S'agissant du thème des dispositions réglementaires,

la commission d'enquête insiste, notamment, sur la nécessité de lever dès maintenant et autant que de possible, toutes les marges d'interprétation qui pourraient, à terme, créer des conflits administratifs voire contentieux, que ce soit dans la partie rédactionnelle que sur la carte.

Elle estime indispensable de revoir la rédaction des orientations réglementaires dans les zones à fort potentiel de densification qui conduiraient à un blocage inopportun de certaines zones d'activité.

Elle attache une grande importance à la nécessité de mieux définir la constructibilité autour des gares, ainsi que les orientations réglementaires dans les secteurs d'urbanisation conditionnelle, qui restent également assez floues eu égard, notamment, à la desserte en transport.

Elle pense qu'il est important, en outre, que les opérations très engagées juridiquement ne soient pas remises en cause par le SDRIF.

La commission recommande l'établissement d'un guide commun Etat-Région d'application des dispositions réglementaires du SDRIF.

S'agissant du thème de la gouvernance,

la commission d'enquête insiste pour que le dispositif de suivi et d'évaluation partenarial proposé soit effectivement mis en œuvre pour assurer une vision partagée des problématiques de l'Île-de-France et d'y apporter des solutions.

La commission pense que l'application du SDRIF reste complexe et que les collectivités vont avoir besoin d'aide pour mener leurs projets. La commission recommande que l'accompagnement projeté, allant du simple conseil à l'aide d'ingénierie, soit effectivement mis en place ainsi que la contractualisation pour le financement des projets.

Chapitre VIII : CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

8.1 Préambule

Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

L'enquête publique portant révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est prévue par l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme qui stipule : « La Région d'Ile-de-France élabore en association avec l'Etat un Schéma Directeur portant sur l'ensemble de cette région. Avant son adoption par le Conseil régional, le projet de Schéma Directeur, assorti de l'avis des Conseils généraux intéressés, du Conseil économique et social régional et des Chambres consulaires, est soumis à enquête publique ».

Sur l'initiative du Conseil régional d'Ile-de-France, via sa délibération du 24 juin 2004, la procédure de révision du SDRIF de 1994 a été ouverte par décret du 31 août 2005. A l'issue de l'enquête publique ouverte du 15 octobre au 8 décembre 2007 sur le projet de Schéma Directeur arrêté par le Conseil régional, la commission d'enquête a rendu son rapport le 11 juin 2008, assorti d'un avis favorable à l'unanimité. Le Conseil régional a adopté par délibération du 25 septembre 2008 un nouveau projet ajusté pour tenir compte des résultats de l'enquête publique. Le Président du Conseil régional a ensuite transmis ce projet à l'Etat en vue de son approbation par décret en Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat n'a pas pu rendre un avis favorable à ce projet de décret, compte tenu des changements importants « des circonstances de droit et de fait » intervenues depuis l'engagement de la procédure de révision, nécessitant de faire évoluer le projet de SDRIF et de le soumettre de nouveau à la consultation des personnes publiques associées et du public.

Cette situation a entraîné le vote de la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France. Elle permet aux communes et à leurs groupements de faire application de dispositions du projet de SDRIF adopté par le Conseil régional en 2008, qui ne sont pas contraires à la loi du Grand Paris, afin de pouvoir réaliser certaines opérations d'aménagement bloquées par le prolongement de l'application du SDRIF de 1994. Cette application du projet de SDRIF de 2008, par dérogation à l'article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme concernant les SCoT et les PLU, s'applique jusqu'à la première approbation d'un Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France suivant l'entrée en vigueur de la loi et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2013.

La procédure de révision du SDRIF de 1994 a été relancée par cette loi du 15 juin 2011 précisant que le décret prévu au II de l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 (relative au Grand Paris) vaut nouvelle mise en révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France. Ce décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du Schéma d'ensemble du Réseau de transport public du Grand Paris a donc engagé cette nouvelle procédure de révision du SDRIF.

Un nouveau projet de Schéma donc été élaboré sur la base du socle du projet de SDRIF de 2008. Arrêté par le Conseil régional le 25 octobre 2012, c'est ce projet qui fait l'objet de la présente enquête publique.

Ce rappel des procédures montre leur complexité et leur longueur.

Lors de l'enquête publique, les acteurs de l'aménagement de la région Ile-de-France ont exprimé leur souhait de parvenir enfin à un SDRIF approuvé le plus tôt possible, assurant la stabilité et la sécurité juridique des documents d'urbanisme à mettre en compatibilité avec le nouveau SDRIF dans un délai de 3 ans après son approbation. Les acteurs économiques ont partagé cette attente pour disposer enfin d'un cadre pérenne permettant d'y inscrire le développement économique.

8.2 L'avis de la commission d'enquête sur le déroulement de l'enquête publique

L'organisation de la présente enquête publique a été définie par l'arrêté N°13-15 signé par M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France le 25 février 2013, et rectifié par l'arrêté N° 13-32 du 20 mars 2013.

L'enquête publique a été ouverte initialement du 28 mars au 30 avril 2013.

Le 19 avril 2013, le Président de la commission d'enquête a décidé de prolonger de deux semaines l'enquête publique,

- « considérant la faible participation du public depuis le début de l'enquête ;
- considérant l'importance de la portée du Schéma Directeur sur la vie quotidienne des Franciliens et leur environnement et, en conséquence, l'importance de leur information et de leur expression sur le projet de révision de ce Schéma Directeur dans le cadre de l'enquête publique en cours,
- considérant la difficulté de faire connaître l'enquête publique à l'ensemble des Franciliens, conjuguée à la difficulté d'appropriation du projet par le public une fois informé et motivé».

Par arrêté de prolongation n° 13-44 en date du 23 avril 2013, M. le Président du Conseil régional a reporté la clôture de l'enquête publique du 30 avril au 14 mai 2013.

L'enquête publique a donc duré 48 jours ; elle s'est déroulée sans incident.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 29 lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête a été mis en ligne sur le site internet dédié au projet ainsi que le registre dématérialisé mis à la disposition du public ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par les arrêtés d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;

- qu'à ces diverses permanences, l'affluence du public a été très variable selon les lieux, mais que les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Président du Conseil régional de la Région Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

La commission d'enquête a constaté que la prolongation de la durée de l'enquête avait été demandée par plusieurs intervenants et qu'elle avait enrichi significativement la participation et l'expression du public.

L'enquête a permis de recueillir plus de 2 600 lettres ou observations.

C'est relativement peu si l'on rapporte ce chiffre à la population de l'Ile-de-France (plus de 11,5 millions d'habitants), mais cela a permis néanmoins de recenser les attentes et l'avis du public.

Par rapport à l'enquête publique réalisée en 2007-2008 sur le précédent projet de révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, il faut noter une réduction importante du nombre de lieux d'enquête passant de 187 à 29. Mais cet éloignement du public des lieux d'enquête a été compensé par l'ouverture de l'enquête sur internet, facilitant pour une majeure partie du public la consultation du dossier, le dépôt d'observations et la consultation de ces observations.

La commission d'enquête estime que le public a pu s'informer et s'exprimer dans des conditions globalement satisfaisantes.

Les observations écrites recueillies se répartissent ainsi :

- 1 869 déposées sur le registre dématérialisé, auxquelles étaient joints 289 courriers;
- 434 sur les registres mis à disposition du public sur les lieux d'enquête ;
- 351 courriers adressés au Président de la commission d'enquête.

L'expression du public a été très riche ; elle a porté sur l'ensemble des sujets concernant le projet et son incidence sur le devenir de la région.

La commission a apporté le plus grand soin au traitement des observations pour respecter l'expression du public: elle a examiné l'ensemble des observations, analysé leur contenu, réparti les sujets d'expression entre les 14 thèmes retenus.

L'indication d'un avis favorable ou défavorable au projet, – bien que peu fréquente et pas toujours motivée par un ou plusieurs sujets – , assorti de réserves ou de conditions, ainsi que le classement de l'occurrence des thèmes abordés par le public dans ses observations, donnent une indication utile de l'acceptabilité sociale du projet.

Ce classement est le suivant:

- le thème des transports et les déplacements, largement dominant, évoqué dans plus de la moitié des observations ;
- suivi de 4 thèmes de niveau similaire, chacun étant évoqué en moyenne dans une observation sur quatre : le développement économique et social, l'environnement, le cadre de vie, la densification ;

- puis de 5 thèmes de niveau similaire, chacun étant évoqué en moyenne dans une observation sur huit : la géographie stratégique, les espaces agricoles, les espaces naturels, le logement et l'habitat, la gouvernance ;
- viennent enfin le cadrage régional de la population et des emplois en 2030, les dispositions réglementaires, la lisibilité et la concertation.

La commission a relevé les propositions et les contre propositions. Elle a pris note des pétitions.

Pour chacun des thèmes retenus, la commission d'enquête a retenu les principaux sujets de préoccupations, d'inquiétudes, d'interrogations et les prises de position en faveur ou non du projet.

La commission a relayé auprès de la Région cette expression au cours du mois de juin 2013 en synthétisant les questions posées par le public, tout en prenant en compte ses propres interrogations. Dans son Mémoire en réponse du 19 juillet 2013, la Région a fait part de son avis et de ses commentaires techniques.

La présentation de cet exercice dans le rapport de la commission d'enquête a permis de préciser et de compléter les éléments du dossier pour éclairer sa compréhension et justifier ses propositions.

Le Mémoire en réponse de la Région propose des ajustements de rédaction du projet allant dans ce sens et permettant à la commission de préciser sa position, de donner son avis et ses conclusions générales sur ce projet de Schéma Directeur.

8.3 L'appréciation globale du projet

Compte tenu de l'objet du Schéma Directeur et de ses spécificités, la commission d'enquête estime devoir donner un avis global portant principalement sur les quatre points suivants :

- les dispositions de ce projet en matière d'obligations législatives et réglementaires, notamment celles fixées par l'article L 141-1 du Code de l'Urbanisme ;
- la pertinence globale du projet eu égard aux enjeux et défis du développement et de l'aménagement de la région Ile-de-France, notamment du point de l'environnement ;
- l'efficacité des moyens prévus pour la mise en œuvre du projet devant assurer la maîtrise de l'atteinte des objectifs annoncés et l'équilibre entre développement et protection ;
- l'acceptabilité sociale du projet tant pour ce qui concerne la réponse aux besoins de la population que son incidence globale et locale sur le cadre et la qualité de vie des Franciliens.

8.3.1 Les obligations législatives et réglementaires

La commission d'enquête rappelle qu'elle n'a pas à donner d'avis d'expert, y compris au plan juridique. Elle est amenée à évoquer ce sujet transversal du respect des textes dans la mesure où il a été abordé par de nombreux intervenants au cours de l'enquête.

Pour ce qui concerne le respect de l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme, la commission d'enquête rappelle la difficulté de l'exercice : le Schéma Directeur doit définir les objectifs et les règles d'aménagement et d'urbanisme devant permettre de maîtriser le développement de la région ; les collectivités chargées des documents d'urbanisme locaux devant être

compatibles ou rendus compatibles avec le Schéma Directeur doivent bénéficier du principe de subsidiarité pour définir et préciser l'urbanisme local en tenant compte de leur contexte.

L'article 72 de la Constitution du 14 octobre 1958 dispose «qu'aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre. Cependant, lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales, la loi peut autoriser l'une d'entre elles ou un de leurs groupements à organiser les modalités de leur action commune».

La commission d'enquête considère que cette subsidiarité et l'absence d'obligation des collectivités sur l'importance et le rythme de l'urbanisation peuvent conduire à un décalage important entre le scénario indicatif de la situation en 2030 retenu par la Région pour définir les conditions d'accueil de la population et les emplois à cet horizon (projet spatial comprenant notamment les perspectives d'urbanisation, d'infrastructures et de protection), d'une part, et l'ensemble des dispositions mises en œuvre par les collectivités, d'autre part.

Le projet de SDRIF mis à l'enquête a bien distingué dans sa présentation les différents fascicules du Schéma Directeur suivant leur portée juridique :

- le fascicule « Vision régionale » propose un projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires ;
- le projet est présenté dans le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » ;
- les « Orientations réglementaires et la Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) » constituent le seul fascicule prescriptif s'imposant aux documents d'urbanisme locaux ;
- le fascicule « Evaluation environnementale » justifie et explicite les choix d'aménagement, notamment du point de vue de l'environnement,
- et le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » est qualifié d'annexe.

Malgré cette clarification, l'expression du public a mis en relief les difficultés d'appréhension de l'ensemble du projet et ses interrogations sur l'articulation entre les différents fascicules et leur portée. Les questions posées par la commission d'enquête et le Mémoire en réponse ont apporté des précisions et des explications ; des ajustements de rédaction sont proposés par la Région permettant de réduire le champ des incertitudes et des interprétations.

Il subsiste des interrogations sur la pertinence du Schéma Directeur en tant que document de planification de l'aménagement régional permettant de maîtriser son développement, compte tenu du champ important laissé à la subsidiarité. Une partie du public demande plus de prescriptivité pour renforcer l'efficacité du Schéma Directeur, notamment en matière de préservation des espaces agricoles et naturels et de lutte contre l'étalement urbain. La Région elle-même écrit que « la réussite du SDRIF dépendra du partage de ses objectifs et de ses orientations et des conditions de sa mise en œuvre au niveau local » ; dans cette perspective, elle a prévu différents outils d'information, de pédagogie, d'incitation et de contractualisation.

La commission estime que sur certains sujets correspondant à des enjeux de niveau national et régional, des dispositions plus prescriptives auraient pu être fixées dans la mesure où la solidarité et l'intérêt public le justifient.

L'évolution du contenu des documents d'urbanisme locaux en application du Grenelle, et celle prévue par le projet de loi ALUR, favorisent la prise en compte des politiques

environnementales. L'évolution de la gouvernance dans le cadre de la décentralisation pourrait également favoriser la convergence entre les différents acteurs publics.

En toute hypothèse, la bonne mise en œuvre du SDRIF et l'évolution des documents d'urbanisme locaux supposent une convergence de l'Etat, de la Région et des collectivités sur la philosophie et les objectifs du SDRIF.

Aussi, la commission d'enquête estime que l'articulation entre le SDRIF et les documents d'urbanisme locaux serait mieux assurée avec des guides précisant les dispositions réglementaires pour limiter le champ d'interprétation, et proposant des méthodes et des références.

Une vue d'ensemble partagée de l'évolution de l'urbanisation et des différents projets nécessite la création d'observatoires avec des dispositifs communs de suivi et d'évaluation pour l'ensemble des acteurs de l'aménagement, assortis de moyens suffisants.

La question des moyens est posée également pour l'encadrement des documents d'urbanisme et pour le contrôle de légalité par l'Etat.

8.3.2 La pertinence globale du projet

Pour ce qui concerne la pertinence globale du projet eu égard aux enjeux et défis du développement et de l'aménagement de la région Ile-de-France, notamment du point de vue de l'environnement, la commission note des prises de position très contrastées entre les partisans d'une croissance zéro, et ceux estimant que le projet manque d'ambition en matière de développement économique.

La commission ne partage pas les positions de principe extrêmes qu'elle juge irréalistes ; mais elle souligne la nécessité de donner une visibilité du développement à long terme en prévoyant la réservation des besoins correspondants, y compris ceux de l'après 2030. Le problème du développement des plateformes aéroportuaires et du trafic aérien doit être abordé dans ce cadre.

Le développement multipolaire de l'agglomération, mené conjointement avec la densification et une politique de préservation et d'intégration de la nature dans la ville lui paraissent incontournables. Il est tout à fait logique que la géographie du développement soit liée principalement à la configuration du réseau de métro automatique du Grand Paris Express. Ce grand projet, dont le caractère exceptionnel est à souligner, doit être valorisé. En conséquence, les quartiers desservis par les futures gares de ce réseau devraient avoir une qualité exemplaire en matière de densité, de mixité urbaine et d'équipements, eu égard à l'investissement public majeur qui sera affecté à ce réseau de transport.

La commission d'enquête note l'importance du nombre de secteurs d'urbanisation conditionnelle, et celui des projets d'infrastructures dont l'opportunité est encore contestée, y compris pour ceux ayant fait l'objet de plusieurs débats et concertations publics.

La commission d'enquête a estimé que son rôle n'était pas de se prononcer sur l'opportunité de chaque projet, n'ayant pas les moyens d'appréciation nécessaire, y compris en matière d'acceptabilité sociale, ce qui aurait nécessité de reconstituer les historiques de chacun des projets et des concertations déjà menées. Beaucoup d'entre eux ont été inscrits au projet de

SDRIF pour des raisons de compromis et/ou de cohérence ; ils seront soumis aux procédures réglementaires de concertation et d'enquête publique.

La commission rejoint partiellement les doutes sur la soutenabilité du projet global émis par l'Autorité environnementale (Ae) et repris par une partie du public. Ces doutes auraient été réduits si des éléments d'appréciation globaux avaient été produits avec des ordres de grandeur de l'utilité et des impacts des grands projets d'infrastructures et d'aménagements correspondant au scénario du projet 2030. Ceci étant, la commission estime qu'une partie de la « centrifugation », - évoquée par l'Ae -, est liée à la géographie du Grand Paris imposée par le tracé de son réseau de transport en rocade. Mais, en dehors du Grand Paris, le projet comporte également à la fois la densification du cœur d'agglomération et des extensions urbaines sur des territoires ruraux, notamment autour de la plateforme aéroportuaire de Roissy, et au niveau de la Ceinture verte ; ces extensions devraient être limitées strictement.

La commission d'enquête considère nécessaire d'articuler en permanence, globalement et localement, développement et protection.

8.3.3 Les moyens de mise en œuvre

Pour ce qui concerne l'efficacité des moyens prévus pour la mise en œuvre du projet devant assurer la maîtrise de l'atteinte des objectifs annoncés et l'équilibre entre développement et protection, une grande partie du public exprime sa perplexité : il en est ainsi pour l'objectif des 70 000 logements à construire en moyenne par an d'ici 2030, compte tenu notamment des problèmes fonciers et de financement, le projet n'apportant pas la preuve de la faisabilité ; c'est également le cas pour le financement des transports jusqu'en 2030 (notamment celui des transports collectifs : Plan de mobilisation, métro automatique du Grand Paris Express, ...) ; c'est le cas enfin pour l'objectif de limiter à 29 000 ha la consommation foncière due à l'urbanisation.

Le financement du logement et des transports d'ici 2030 est un problème majeur qui pourra trouver une solution si les difficultés budgétaires et économiques s'aplanissent d'ici 2030.

La commission d'enquête n'a pas obtenu d'éléments précis sur les besoins de financement du développement, notamment en ce qui concerne les investissements publics, ni sur les besoins fonciers pour faire face à l'urbanisation, ni sur le calcul des 29 000 ha de consommation foncière.

Ces incertitudes sur les moyens se conjuguent avec celles relatives aux dispositions en matière d'urbanisation et de niveau de densification qui seront retenues par les collectivités territoriales.

La multiplicité des acteurs et la complexité des structures administratives de l'Ile-de-France sont aussi des facteurs qui participent aux difficultés de mise en œuvre du SDRIF.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est de nouveau conduite à recommander l'élaboration et la mise en œuvre d'un dispositif de suivi et d'évaluation de l'ensemble des ces objectifs pour suivre pas à pas la cohérence globale et locale entre les trois piliers (Relier, Polariser et Préserver), entre l'urbanisation et les besoins de la population, tout en poursuivant l'objectif de rééquilibrage entre les territoires.

8.3.4 L'acceptabilité sociale du projet

Pour ce qui concerne l'acceptabilité sociale du projet, tant pour ce qui concerne son incidence globale que locale, notamment sur le cadre et la qualité de vie des Franciliens, la commission d'enquête a noté une bonne compréhension des enjeux, une inquiétude vis-à-vis de la croissance potentielle des nuisances, et une opposition à la dégradation du cadre et de la qualité de la vie.

Malgré l'intégration du Grand Paris au projet de Schéma Directeur de 2008 et des mesures prévues au plan de mobilisation des transports, une part importante du public s'inquiète de l'évolution des conditions de déplacement eu égard au développement de l'urbanisation et de la poursuite du report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs. Les éléments apportés par la Région dans son Mémoire en réponse montrent que la situation des déplacements en 2030 devrait être globalement meilleure que la situation actuelle. Ceci suppose que les investissements prévus respectent leur programmation et que la situation des territoires insuffisamment desservis par les transports collectifs (y compris par insuffisance de capacité et de niveau de service, - ce qui est le cas de plusieurs lignes de RER-), soit particulièrement suivie, notamment lorsque ces territoires doivent être urbanisés.

L'enquête publique a révélé le besoin d'articuler l'amélioration de la desserte, la qualité de l'urbanisation (niveau d'équipements, mixité, cadre de vie, espaces verts de proximité), le rééquilibrage territorial avec une amélioration du taux d'emploi de la population des territoires défavorisés. La prise en compte des besoins de la population doit bénéficier du développement économique qu'il convient d'orienter, tout en s'appuyant sur les atouts qui déterminent la richesse et l'attractivité de la région.

Le logement et l'habitat, - thème relativement peu abordé par le public-, représente un enjeu majeur pour la prise en compte des besoins de la population. Il s'agit donc de permettre d'augmenter significativement la production de logements répondant également aux besoins de renouvellement du parc immobilier et à celui des économies d'énergie.

Bien que le Grenelle de l'environnement et ses objectifs soient souvent cités, les enjeux climatiques et énergétiques au niveau régional ont été relativement peu abordés. Si le principe de la densification est admis pour limiter la consommation foncière et la réduction des espaces agricoles et naturels, sa mise en œuvre inquiète les défenseurs du cadre de vie et du maintien des zones pavillonnaires. Globalement, le développement de l'urbanisation et le développement économique sont assimilés à une dégradation de l'environnement.

La Région devrait montrer qu'elle se donne les moyens nécessaires pour relever les défis environnementaux au-delà des nouveaux outils que sont les fronts urbains d'intérêt régional et la Trame verte et bleue dans le cadre du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

La commission d'enquête considère que l'amélioration de l'acceptabilité sociale du projet exige des efforts de pédagogie, de concertation et d'évaluation, principalement sur les sujets nécessitant une évolution des conceptions et des comportements sur lesquels la Région devrait conduire des inflexions.

8.3.5 En synthèse

Pour l'ensemble de ces quatre domaines d'appréciation globale du projet, la commission d'enquête estime que ce projet de SDRIF est globalement pertinent et équilibré dans ses objectifs d'urbanisation et de protection. Mais il nécessite une vigilance particulière lors de sa mise en œuvre avec des moyens suffisants.

8.4 L'appréciation thématique du projet

En complément de son appréciation globale du projet qui vient d'être présentée, la commission d'enquête rappelle les principales conclusions de chaque thème conformément aux termes de son rapport. Ces conclusions retiennent l'ensemble des ajustements de rédaction proposés par la Région dans son Mémoire en réponse. Elles formulent des suggestions, des conditions et des propositions susceptibles d'améliorer le projet, sa robustesse et son efficacité, en répondant aux attentes du public.

S'agissant du thème de la lisibilité et de l'appropriation du projet, la commission d'enquête maintient ses demandes d'amélioration de la lisibilité de la CDGT. Pour la compréhension du projet, elle estime que la brochure de synthèse devrait être jointe au dossier approuvé, améliorée et complétée. En ce qui concerne la consultation du dossier sur internet, elle souhaite que de nouveaux outils soient mis à la disposition du public pour faciliter cette consultation.

S'agissant du thème de la concertation, la commission d'enquête estime nécessaire de poursuivre la concertation en permettant au public qui a formulé un grand intérêt au projet lors de l'enquête publique, de suivre sa mise en œuvre et de répondre à ses attentes de participation aux dispositifs de suivi et d'évaluation, ainsi qu' à la préparation des décisions relatives aux aménagements et aux projets prévus au SDRIF.

Pour éviter les inconvénients liés au découpage administratif ou fonctionnel des procédures de concertation, la commission recommande de développer la concertation par territoire stratégique pour mieux associer le public au processus du développement et d'aménagement de la région prévu par le SDRIF.

La participation quantitative relativement faible du public à la présente enquête montre que des efforts importants d'information devraient être déployés pour le sensibiliser aux questions d'aménagement et de développement de la région, ainsi qu'aux grands enjeux correspondants : nécessité de la densification, relations avec la lutte contre le changement climatique, réduction de la consommation énergétique, sauvegarde et mise en valeur du patrimoine, lutte contre l'étalement urbain et préservation des espaces naturels et agricoles. La conduite des inflexions prévues en la matière suppose une bonne adhésion du public permettant une évolution de ses comportements.

S'agissant du thème du cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030, la commission d'enquête recommande de veiller à l'incidence du développement de la région sur celui des autres régions et du Bassin parisien, sur l'environnement et la qualité de la vie des Franciliens, compte tenu de l'inquiétude générale sur les effets de l'urbanisation et de la densification. Elle attire l'attention :

- sur la continuité des liaisons aux limites de la région, enjeu important pour les infrastructures de transport, ainsi que sur les continuités écologiques à préserver ou à développer avec les régions adjacentes ;
- sur le développement harmonieux des villes situées de part et d'autre des limites de la région.

Le public attend des explications sur la nécessité de la croissance indéterminée de l'agglomération, sans que des limites ne soient envisagées. Cette question nécessite des études prospectives sur la période après 2030, des réponses complémentaires sur l'évolution du trafic aérien et de ses nuisances, leur limitation pour les aéroports franciliens, la nécessité et la perspective d'un troisième aéroport en dehors de la région.

S'agissant du Grand Paris, la commission regrette l'insuffisance de la prise en considération de son importance pour l'aménagement et le développement de la région, d'une part, l'amélioration des conditions de transport, d'autre part.

La lutte contre les disparités territoriales est bien affirmée ; la réalisation du métro automatique du Grand Paris express devrait y contribuer. Face à l'incrédulité d'atteindre un certain rééquilibrage favorable au rapprochement domicile-travail, les moyens envisagés devront être mieux justifiés, notamment en ce qui concerne les ratios construction de logements/création d'emplois. L'application de ces ratios devrait être particulièrement suivie et évaluée, en évitant une incidence sur la Territorialisation de l'offre de logements (TOL).

S'agissant du thème de la géographie stratégique, la qualification des différents territoires de la région dans la classification retenue dans le SDRIF a été globalement acceptée.

La commission d'enquête estime qu'il est légitime que les projets largement engagés puissent être menés à leur terme pour des raisons d'efficacité et d'intérêt économique. Pour leur mise en œuvre, la commission recommande la prise en compte des dispositions du SDRIF en matière de qualité de l'urbanisation. Pour les opérations susceptibles d'avoir une incidence potentielle importante sur l'environnement, la commission recommande d'associer à ces projets des mesures de protection (limitation de la consommation des espaces agricoles, création de fronts urbains, ..) et la mise en œuvre de concertations de territoire.

Afin de limiter les effets sur la qualité de vie des habitants dans les secteurs à densifier, la commission recommande une attention particulière sur l'enjeu de la réussite des urbanisations, notamment celles à proximité des nouvelles gares, tant au niveau de la qualité et de la mixité urbaine, que de l'importance et du traitement des espaces publics.

La commission demande de préciser les périmètres des TIM, leur système de gouvernance, et leurs articulations avec ceux des CDT et des intercommunalités, les TIM pouvant trouver leur place dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

S'agissant du thème de la densification, la commission d'enquête est favorable aux objectifs du SDRIF basés sur modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, privilégiant la densification des secteurs urbanisés et contenant l'étalement urbain.

Elle recommande :

- de préciser la coordination à assurer entre la programmation de la densification urbaine, des objectifs de population, de logements et d'activités économiques, d'une part, et la mise en œuvre de nouveaux moyens de transports en commun et de grands équipements publics, d'autre part;
- d'avoir une vision et une gouvernance régionale accrues sur les grands aménagements et équipements pour exploiter davantage toutes les potentialités offertes par les friches de toutes sortes, les logements, bureaux et zones d'activités vacants pouvant assurer une meilleure utilisation et éventuelle mutation des territoires. Des mesures plus incitatives devraient favoriser les possibilités de compensation à ces grands aménagements d'extension urbaine par «renaturation» des terrains précédemment artificialisés ;
- d'accroître tous les moyens permettant de limiter les consommations foncières et de lutter contre l'étalement urbain.

S'agissant du thème des espaces agricoles, la commission d'enquête recommande la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation de la consommation des espaces agricoles et naturels en renforçant les mesures de protection et en veillant en permanence au respect du rythme de la limitation de la consommation foncière afin que le maximum annoncé de 29 000 ha à l'horizon 2030 ne soit pas dépassé.

La commission recommande la prise en compte :

- de la réalisation d'une cartographie des espaces agricoles avec l'identification des territoires mutables, et ceux devant être protégés, et en outre, d'une carte supplémentaire dans l'évaluation environnementale portant sur tous les plans particuliers de protection évoqués (ZAP, ZPN, ZPNAF, PPAENP, y compris PNR et PRAD) ;
- des précisions nécessaires à apporter au flou de la définition de "l'urbanisation conditionnelle" et des levées de la conditionnalité ;
- des demandes particulières de la profession agricole et des acteurs locaux.

Enfin, elle demande de préciser la portée de l'objectif de réduction de moitié, d'ici 2030, du rythme d'artificialisation des terres agricoles.

S'agissant du thème des espaces naturels, la commission d'enquête encourage la Région à compléter son dispositif cartographique par la réalisation de cartes spécifiques des différents espaces naturels et des protections existantes.

Elle appelle la Région à définir plus précisément les espaces destinés à être urbanisés, en particulier les délaissés et autres friches improductives dont l'intérêt pour la biodiversité est mineur.

S'agissant du thème du développement économique et social, la commission d'enquête recommande d'intégrer une cartographie du développement économique permettant de visualiser la part dédiée aux activités économiques et commerciales par zones d'urbanisation, afin d'être en mesure d'apprécier périodiquement l'évolution par rapport aux objectifs.

La commission souhaite que le projet de SDRIF soit plus explicite sur la ré-industrialisation et la relocalisation des activités industrielles en Ile-de-France.

Elle souscrit à l'idée de mettre en place une commission régionale ayant pour mission de statuer sur les projets commerciaux de grande envergure.

Elle suggère l'incitation des intercommunalités et des communes à créer, en zones denses, des surfaces destinées aux entreprises artisanales dont les besoins en locaux sont supérieurs à l'offre immobilière.

Elle adhère aux projets de regroupement et au renforcement des clusters, mais demande qu'ils ne soient pas réalisés au détriment de l'activité agricole et de la préservation des terres exploitées.

Elle approuve l'idée d'une évaluation des zones d'activités permettant d'établir une notation et des priorités de requalification, partagée par plusieurs acteurs (services de l'Etat, CCI, Conseils généraux, IAU et agences d'urbanisme, Agence régionale de développement, ...) et suggère une mise en œuvre rapide.

S'agissant du développement du trafic aérien, la commission recommande :

- de porter à connaissance de l'Etat, l'importance des observations émises par le public lors de l'enquête sur ce sujet, afin qu'un plan de réduction des vols de nuit soit défini en Ile-de-France pour aboutir à terme à un couvre-feu généralisé ;
- de suggérer à l'Etat d'étudier la possibilité d'un acheminement partiel du fret aérien sur l'aéroport de Vatry qui permettrait ainsi de délester les aéroports de Roissy-CDG et d'Orly (sans renier la part de fret que l'on ne peut dissocier des vols passagers accueillis par ces deux aéroports), en envisageant éventuellement une liaison ferroviaire avec le cœur de l'agglomération.

S'agissant du thème des transports et des déplacements, la commission d'enquête demande de vérifier que l'amélioration des transports en commun soit programmée et adaptée aux besoins de desserte des nouvelles urbanisations et du cœur densifié de l'agglomération. Les travaux prévus aux schémas directeurs des RER et la mise en œuvre du réseau de métro automatique du Grand Paris express doivent donc impérativement être réalisés dans des délais compatibles avec l'évolution de l'urbanisation.

Il y aura lieu de veiller à ce que la nouvelle tarification des transports ne conduise pas à un étalement urbain qui serait contraire aux objectifs recherchés.

Concernant la place de l'automobile, la réduction de sa part dans les déplacements ne doit pas se faire au détriment de l'activité économique. Il sera utile de vérifier que les conditions de circulation ne se dégradent pas, notamment dans les territoires de Grande Couronne moins bien desservis en transports en commun.

S'agissant des projets d'infrastructures, la commission propose l'engagement de concertations sur des territoires stratégiques à l'intérieur de périmètres pertinents permettant de débattre des déplacements et de l'articulation entre ces projets et l'aménagement.

Compte tenu de la sensibilité de la plupart des questions de transports et de déplacements pour la vie quotidienne des Franciliens, de l'importance de leur articulation avec l'urbanisation, la commission estime nécessaire que le dispositif de suivi et d'évaluation du SDRIF, à concevoir et à mettre en place dès que possible de manière partenariale,

comprenne le champ des transports et des déplacements. Dans ce cadre, l'évolution les déplacements domicile-travail et de leur niveau de service dans les transports - et particulièrement celui des RER- devrait être suivie en associant les représentants des usagers.

S'agissant du thème du logement et de l'habitat, la commission d'enquête souligne que l'objectif de construction de 70 000 logements annuels est très ambitieux dans le contexte économique actuel. Des mesures très volontaristes devront être prises pour espérer atteindre cet objectif.

Elle souhaite que des dispositifs plus incitatifs soient trouvés : en plus des ratios emplois/logements, les modifications de PLU pourraient être conditionnées à l'application du principe de compatibilité globale avec le SDRIF sur l'ensemble de la commune et non sur le seul point de la modification envisagée, de manière à donner toutes les chances pour relever le défi du logement en Ile-de-France.

Elle ne porte pas de jugement sur la création éventuelle d'une Autorité organisatrice du logement (AOL) en Ile-de-France, celle-ci relevant du pouvoir du législateur ; mais elle insiste sur l'absolue nécessité de mettre en place des structures qui viendraient renforcer les mécanismes de solidarité entre les territoires, notamment en faveur des publics spécifiques.

S'agissant du thème du cadre de vie, afin de consolider la qualité du cadre de vie quotidien, la commission d'enquête propose de compléter la règle visant à atteindre une surface minimum de 10 m² d'espace vert par habitant dans chaque commune, par l'objectif dit de proximité, en centre dense urbain historique, qui consiste à prévoir des lieux publics ouverts (squares, jardins partagés, quais, berges ou viaducs aménagés, etc.) parfois de moindre surface, mais jamais distants de plus de 500 m d'un lieu de résidence.

Elle souhaite que la Région intègre le respect de paysage dans les Orientations réglementaires, et rende obligatoire l'identification des structures paysagères et la formalisation de programmes d'actions leur permettant d'être préservées et valorisées.

Concernant la sensibilisation, elle propose de retenir les trois points suivants plus spécifiquement relatifs à la prise en compte du patrimoine dans l'aménagement du cadre de vie :

- créer des observatoires participatifs sur les représentations sociales et culturelles des paysages et des patrimoines ;
- actualiser les « Atlas du paysage » en Ile-de-France ;
- diffuser les apports du patrimoine, comme moteur de développement, dans des guides et « boîtes à outils » donnant des repères aux collectivités, à titre de méthodes ou d'exemples lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux.

S'agissant du thème de l'environnement, la commission d'enquête fait siennes les conclusions de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) indiquant que « l'analyse des différentes thématiques environnementales conduit à des solutions qui paraissent adaptées » ; elle retient les recommandations de l'Ae.

Elle s'interroge sur la soutenabilité du projet de développement de l'Ile-de-France et se demande, si, compte tenu des objectifs de développement imposés en matière de logement,

d'emplois et d'infrastructures de transport, le scénario de mise en œuvre du SDRIF est optimum du point de vue environnemental.

La commission émet les recommandations suivantes:

- actualiser la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue du SRCE figurant dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » et l'éditer à une échelle plus grande ;
- poursuivre les efforts de sensibilisation dans le domaine de la transition énergétique en mettant en évidence l'évolution future du coût de l'énergie et les conséquences néfastes du changement climatique induit par les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne l'incidence du Grand Paris sur les émissions de GES ;
- développer une politique d'acquisitions foncières d'espaces boisés ou naturels dans un souci de conservation ;
- vérifier la cohérence de la présence concomitante en différents endroits de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle avec celle de flèches de continuité écologique ;
- produire à échelle plus grande la carte « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » figurant dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » ;
- favoriser l'engagement d'études sur l'impact du changement climatique sur les ressources en eau ;
- insister dans le dossier sur la prise en compte des servitudes d'utilité publique en matière de prévention des risques dans les documents d'urbanisme.

S'agissant du thème des dispositions réglementaires, la commission d'enquête insiste, notamment, sur la nécessité de lever dès maintenant et autant que de possible, toutes les marges d'interprétation qui pourraient, à terme, créer des conflits administratifs voire contentieux, que ce soit dans la partie rédactionnelle que sur la Carte (CDGT).

Elle estime indispensable de revoir la rédaction des Orientations réglementaires dans les zones à fort potentiel de densification qui conduiraient à un blocage inopportun de certaines zones d'activité.

Elle attache une grande importance à la nécessité de mieux définir la constructibilité autour des gares, ainsi que les dispositions réglementaires dans les secteurs d'urbanisation conditionnelle qui restent également assez floues eu égard, notamment, à la desserte en transport.

Elle pense qu'il est important, en outre, que les opérations très engagées juridiquement ne soient pas remises en cause par le SDRIF.

La commission recommande l'établissement d'un guide commun Etat-Région d'application des dispositions réglementaires du SDRIF.

S'agissant du thème de la gouvernance, la commission d'enquête insiste pour que le dispositif de suivi et d'évaluation partenarial proposé soit effectivement mis en œuvre pour assurer une vision partagée des problématiques de l'Île-de-France, leur apporter des réponses et ajuster le SDRIF en conséquence.

L'application du SDRIF reste complexe et les collectivités pourraient avoir besoin d'aide pour mener leurs projets. La commission recommande la mise en place effective de l'accompagnement projeté, ainsi que la contractualisation pour le financement des projets.

8.5 L'avis de la commission d'enquête

Considérant l'ensemble des éléments d'appréciation précédents,

Considérant la nécessité de réviser le SDRIF de 1994 qui n'est plus d'actualité, et ne prend pas en compte le Grenelle de l'environnement ni le Grand Paris,

Considérant que malgré l'ampleur des corrections et des ajustements à effectuer, des erreurs à corriger et des modifications à opérer, il ne devrait pas être porté atteinte à l'économie générale du projet, les objectifs proposés restant pertinents,

la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France,

sous les 3 Réserves et avec les 15 Recommandations suivantes :

RESERVES : (Si les réserves ne sont pas levées par la Région Ile-de-France, le rapport est réputé défavorable).

RESERVE N°1 :

La Région Ile-de-France devra procéder à la correction de toutes les erreurs matérielles avérées, constatées lors de l'enquête ou qui seraient décelées avant l'adoption du Schéma Directeur définitif, ainsi qu'à la prise en compte de l'ensemble des ajustements qu'elle propose dans son Mémoire en réponse.

RESERVE N°2 :

La Région Ile-de-France devra s'engager à élaborer et mettre en place le dispositif permanent de suivi et d'évaluation du SDRIF visé au chapitre 3 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

RESERVE N°3:

La Région Ile-de-France devra inscrire une disposition réglementaire ne remettant pas en cause les Zones d'aménagement concerté dont le dossier de création aura été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF.

RECOMMANDATIONS : (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande qu'elles soient prises en considération par la Région Ile-de-France).

RECOMMANDATION N°1 :

La Commission d'enquête recommande que le suivi et l'évaluation du SDRIF, faisant l'objet de la réserve n°2, soient réalisés en partenariat entre la Région et l'Etat, et en concertation avec les acteurs concernés, pour vérifier l'efficacité de sa mise en œuvre et favoriser l'atteinte de ses objectifs. Le pilotage du dispositif et la définition des outils communs seront définis dès que possible. Un suivi exhaustif des projets, actualisé en continu et consolidé au

niveau régional sera mis en place. L'analyse des résultats de chaque évaluation sera rendue publique.

Une évaluation tous les 5 ans environ devrait permettre de conduire sans retard les inflexions nécessaires prenant en compte les évolutions de toutes natures concernant le SDRIF, sans attendre le délai au plus tard de dix ans après l'approbation du SDRIF fixé par la loi.

Les thèmes d'évaluation pourraient être les suivants :

- développement économique ;
- construction de logements, création d'emplois et disparités territoriales ; suivi de la TOL et des ratios ;
- foncier, densification et consommation foncière (notamment des espaces agricoles et naturels) ;
- évolution des déplacements domicile-travail, articulation entre la programmation des projets (schémas directeurs des RER, Nouveau Grand Paris), l'amélioration du niveau de service des transports et l'urbanisation ;
- environnement ;
- documents d'urbanisme, projets locaux, et qualité de l'urbanisation.

RECOMMANDATION N°2 :

En matière de lisibilité et d'appropriation, la commission d'enquête recommande d'apporter à la Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) des améliorations graphiques pour en faciliter la lecture, et d'intégrer au dossier du projet la brochure de synthèse complétée.

RECOMMANDATION N°3 :

La commission d'enquête recommande de développer la concertation par territoire stratégique pour mieux associer le public au processus du développement et d'aménagement de la région, comprenant à la fois des projets d'infrastructures et d'aménagement.

Lorsque les enjeux dépassent le périmètre d'un Contrat de développement territorial (CDT), la commission recommande l'organisation d'une concertation sur un territoire pertinent. Une concertation serait également souhaitable pour tous les secteurs d'urbanisation conditionnelle. Dans les deux cas, l'Etat et/ou la Région pourraient engager la démarche de concertation après avoir recueilli l'avis des collectivités territoriales concernées. Ces concertations pourraient s'inscrire dans le cadre de l'article L 121-16 du Code de l'environnement, y compris avec le comité prévu à l'alinéa II de cet article.

Ces concertations de territoire pourraient recourir à un garant pour assurer la transparence et la traçabilité des débats grâce à ses rapports sur la concertation intégrés dans les dossiers des enquêtes publiques qui seront conduites ultérieurement sur les mêmes territoires.

RECOMMANDATION N°4 :

Concernant la politique de rééquilibrage territorial de la population et de l'emploi, la commission d'enquête souhaite la convergence de l'Etat et de la Région sur les objectifs et les méthodes de rééquilibrage, l'Etat restant responsable de la politique de l'agrément et des Opérations d'intérêt national (OIN).

La commission d'enquête considère que les ajustements prévus dans le Mémoire en Réponse sur les ratios « construction de logements /création d'emplois » par département ne sont pas suffisants. Elle recommande de mieux définir leur mode de calcul (définition de

la période d'observation de l'évolution des stocks et des efforts mis en œuvre), la méthode d'évaluation du rééquilibrage - dont les échéances devraient être coordonnées avec celles de la révision de la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) - , et le mode de révision des ratios après évaluation. De nouvelles propositions portant sur la définition des ratios et leur valeur devraient être établies sur ces bases pour l'approbation du SDRIF. Les ajustements proposés dans le Mémoire en réponse devraient être complétés en précisant que ces ratios ne conditionnent pas l'atteinte des objectifs de la TOL à la création d'emplois, ne se substituent pas à la politique de l'agrément, et ne s'appliquent pas directement aux opérations d'aménagement et aux documents d'urbanisme.

RECOMMANDATION N°5 :

En matière de prise en compte du long terme et de l'aménagement du territoire, la commission d'enquête recommande l'engagement d'une étude prospective sur le développement à terme de la région en lien avec l'aménagement du territoire national et celui du Bassin parisien. Dans ce cadre, cette étude devra porter notamment sur la création éventuelle d'un troisième aéroport en dehors de la région Ile-de-France afin de limiter à leur niveau actuel le trafic aérien des aéroports franciliens et leurs nuisances.

S'agissant de l'aménagement des franges de l'Ile-de-France et du maintien des continuités à assurer aux limites de la région avec les régions voisines, la commission d'enquête recommande une concertation avec leurs Conseils régionaux pour assurer les cohérences et continuités nécessaires ainsi que leur pérennité.

RECOMMANDATION N°6

En matière de géographie stratégique, la commission d'enquête recommande de conduire l'expertise prévue dans le Mémoire en réponse afin de corriger les erreurs matérielles, s'agissant notamment des ajouts ou des suppressions ponctuelles de pastilles d'urbanisation.

Les périmètres des Territoires d'intérêt métropolitain (TIM), leur système de gouvernance, et leurs articulations avec ceux des contrats de développement territorial (CDT) et des intercommunalités, devraient être précisés dans le fascicule «Propositions pour la mise en œuvre ».

RECOMMANDATION N°7

La commission d'enquête recommande de mettre en place les mesures pour assurer la coordination de la programmation de la densification urbaine avec celle de la mise en service de nouveaux transports en commun et de grands équipements publics.

Elle estime nécessaire de mieux exploiter les potentialités de valorisation des « friches » de toutes natures et d'accroître tous les moyens d'incitation pour limiter les consommations foncières et l'étalement urbain.

Dans les secteurs de densification du cœur de métropole comprenant notamment des zones pavillonnaires, la commission d'enquête recommande la fixation d'un seuil d'espaces ouverts. L'acceptation de la densification par les populations concernées devrait être favorisée par la sensibilisation aux enjeux correspondants à mener au niveau régional et par la concertation locale.

RECOMMANDATION N°8

En matière de protection des espaces agricoles et naturels, la commission d'enquête recommande le renforcement des mesures de protection et la mise en place d'un dispositif

de suivi et d'évaluation de la consommation des espaces agricoles et naturels, en veillant en permanence au respect du rythme de la limitation de la consommation foncière afin que le maximum annoncé de 29 000 ha à l'horizon 2030 ne soit pas dépassé.

Elle suggère l'établissement d'une cartographie des espaces agricoles avec l'identification des territoires mutables, d'une part, et ceux devant être protégés, d'autre part, ainsi que la réalisation de cartes supplémentaires portant sur tous les plans particuliers de protection.

RECOMMANDATION N°9 :

En matière de développement économique, la commission d'enquête recommande d'explicitier dans le projet la prise en compte du double besoin de développement économique et de réduction des disparités.

Elle demande la mise en place d'une commission régionale ayant pour mission de statuer sur les projets commerciaux de grande envergure. En outre, elle souhaite la mise en œuvre de mesures d'incitation pour la création, en zones denses, des surfaces destinées à des entreprises artisanales. Elle est favorable à l'évaluation des zones d'activités permettant d'établir une notation et des priorités de requalification, partagée par les acteurs concernés. Elle suggère l'insertion dans le projet d'une cartographie du développement économique à l'horizon 2030 prenant en compte notamment les perspectives de ré-industrialisation.

RECOMMANDATION N°10

La commission d'enquête recommande l'examen avec l'Etat de l'ensemble des contributions du public relatives à l'incidence du trafic aérien sur les nuisances et la santé, afin de donner des perspectives sur les mesures permettant de répondre aux attentes très importantes du public quant à la diminution de ces nuisances.

Dans ce cadre elle demande l'engagement :

- d'une étude relative à la déconcentration du trafic de fret aérien sur l'aéroport de Vatry, sans pour autant dissocier le trafic fret de Roissy-CDG de son trafic passager;
- de la mise en place d'une structure de réflexion et de concertation à l'échelle régionale pour concilier l'usage du transport aérien et le développement de l'urbanisation tout en garantissant la protection des riverains ;
- d'une réflexion en faveur d'un plan de réduction des vols de nuit en Ile-de-France conformément aux recommandations de l'OMS.

RECOMMANDATION N°11 :

La commission d'enquête recommande le respect du calendrier annoncé pour le projet de métro automatique du Grand Paris Express et pour les projets prévus au Plan de mobilisation en matière d'amélioration du niveau de service des transports. Tout projet important d'urbanisation devrait être conditionné à une vérification de la capacité des transports en commun à absorber l'accroissement de trafic corrélatif, dans des conditions réduisant les phénomènes de saturation rencontrés actuellement.

Elle attire l'attention sur l'enjeu stratégique de la réussite des urbanisations à proximité des nouvelles gares tant au niveau de la qualité et de la mixité urbaine, de la compacité et de la densité des constructions, que du traitement des espaces publics nécessaires au développement futur des transports de rabattement sur ces gares.

La commission d'enquête recommande, par cas d'espèce, que la réduction de la place de l'automobile ne se fasse pas au détriment de l'activité économique. L'initiative nécessaire devrait être laissée aux maîtres d'ouvrage pour transformer les voiries en boulevards

métropolitains. Les acteurs économiques doivent pouvoir circuler et garer leur véhicule près de leurs activités.

La commission d'enquête recommande que la nouvelle tarification des transports fasse l'objet d'une étude d'impact permettant de vérifier qu'elle n'induit pas pour les Franciliens des comportements qui seraient contraires aux objectifs recherchés par le SDRIF

La concertation avec les collectivités est recommandée pour les projets d'infrastructures de transports non encore inscrits au SDRIF et demandés par celles-ci.

RECOMMANDATION N°12 :

En matière de logement, la commission d'enquête recommande une double action :

- d'une part, mettre en place des partenariats forts entre les différents acteurs concernés conduisant à initier des outils incitatifs à la construction de logements, dont l'efficacité devra être mesurable,
- d'autre part, établir des chartes méthodologiques et incitatives permettant de conditionner les projets de modifications des documents d'urbanisme au respect formel plus global de la compatibilité avec le SDRIF.

RECOMMANDATION N°13 :

En matière de cadre de vie, la commission d'enquête recommande d'intégrer le respect du paysage dans les Orientations réglementaires en rendant obligatoire l'identification de la délimitation des grandes entités patrimoniales et paysagères franciliennes présentant un intérêt régional de protection. En outre, pour le respect de l'objectif des 10 m² d'espace vert de proximité par habitant et par commune, elle demande d'ajouter dans les Orientations réglementaires un complément d'objectif, en centre dense urbain historique.

Pour favoriser une évolution des partenariats entre la Région et les gestionnaires publics (tels que l'Agence des espaces verts -AEV-, l'Office National des Forêts -ONF-, les Départements), elle suggère une veille commune et une mutualisation de leurs actions.

RECOMMANDATION N°14 :

En matière d'environnement, la commission d'enquête recommande de poursuivre les efforts de sensibilisation dans le domaine de la transition énergétique en mettant en évidence l'évolution future du coût de l'énergie et les conséquences néfastes du changement climatique induit par les émissions de gaz à effet de serre. Elle suggère l'engagement d'études sur l'impact du changement climatique sur les ressources en eau. Elle souhaite le développement d'une politique d'acquisitions foncières d'espaces boisés ou naturels dans un souci de préservation.

Pour le projet, la commission recommande :

- d'actualiser la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue du SRCE figurant dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » et de l'éditer à une échelle plus grande ; de vérifier la cohérence de la présence concomitante en différents endroits de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle avec celle de flèches de continuité écologique ; de produire à une échelle plus grande la carte « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » figurant dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » ; d'insister sur la prise en compte des servitudes d'utilité publique en matière de prévention des risques dans les documents d'urbanisme ;
- de compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne l'incidence du Grand Paris sur les émissions de gaz à effet de serre.

