

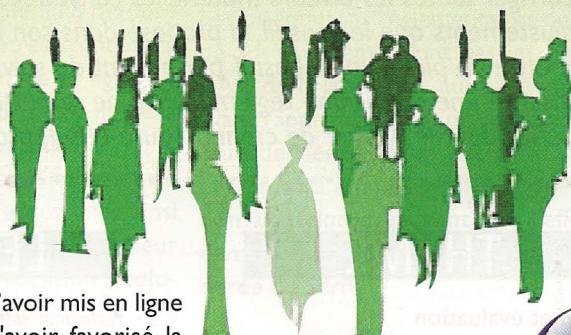
# Les dernières étapes du Schéma directeur



Les commissaires enquêteurs ont rendu leur rapport, un document très complet, sur le Schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), début septembre. Il comporte trois réserves et quinze recommandations.

Île-de-France Environnement (IDFE) a analysé ces conclusions et donne son avis sur les propositions des commissaires.

IDFE souligne aussi que l'importance du projet et du rapport d'enquête, près de 700 pages chacun, ne facilite pas l'accès des habitants de la région à l'information et freine considérablement la participation du public, ce qui va à l'encontre d'une bonne démocratie participative.



## Une enquête publique peu mobilisatrice

L'enquête publique sur le Sdrif a été ouverte du 28 mars au 14 mai 2013, sur une durée de 48 jours. Celle-ci était initialement d'un mois, mais IDFE, devant la lourdeur du dossier, avait fait une demande de prolongation.

Les lieux d'accueil du public étaient beaucoup moins nombreux que lors de l'enquête publique sur le Sdrif en 2008 (29 lieux d'accueil au lieu de 187). En revanche, les Franciliens avaient la possibilité de consulter le dossier et de déposer leurs remarques par internet, et 72 % des 2 600 lettres ou observations collectées ont été transmises de cette façon.

Cependant, ces 2 600 contributions (soit deux fois moins qu'en 2008 où 5 021 remarques avaient été collectées), pour une population de plus de 11,5 millions d'habitants, posent question... La présentation d'un dossier aussi important, aussi détaillé, comportant 692 pages, illustré de cartes souvent peu lisibles, a sans doute contribué à décourager de nombreux Franciliens.

IDFE propose que tout dossier de cette complexité comprenne une présentation synthétique d'une dizaine de pages, résumant les grandes lignes du projet, la stratégie et les propositions les plus importantes, qu'il soit accompagné de cartes lisibles par le non spécialiste. Une meilleure présentation favoriserait la démocratie participative mais il faut félici-

ter le conseil régional d'avoir mis en ligne tous les dossiers et d'avoir favorisé la transmission des avis par internet. Tous les grands projets y compris municipaux devraient être présentés au public non seulement sur papier mais aussi sur internet.

« Transports et déplacements » a été le thème largement dominant (plus de 50 % des observations), suivi du développement économique et social, de l'environnement, du cadre de vie et de la densification (25 % des contributions) et enfin de la géographie stratégique, des espaces agricoles, des espaces naturels, du logement et habitat, et de la gouvernance (une observation sur 8).

A noter que la commission d'enquête a relayé auprès du conseil régional, dès le mois de juin, les

interrogations du public. La collectivité régionale a produit un mémoire en réponse le 19 juillet afin de faire part de son analyse et de ses commentaires techniques.

Le rapport de la commission d'enquête a été remis aux élus du conseil régional le 7 septembre.

**Le conseil régional devrait voter le Sdrif le 18 octobre.**  
**Les communes auront trois ans pour mettre leurs documents d'urbanisme en conformité.**

### Les articles sur le Sdrif dans Liaison

« Un Sdrif trop généreux pour la Région »,  
mai-juin 2013

#### DOSSIER :

« Des éléments pour comprendre le Sdrif »,  
mars 2013

#### DOSSIER :

« Projet de contribution au dossier du Sdrif 2013 »,  
septembre 2012.



## LE VOTE DU CONSEIL RÉGIONAL

## Les dernières étapes du Schéma directeur

### L'avis des commissaires enquêteurs

La Commission d'enquête, à l'unanimité de ses neuf membres, a donné un avis favorable au projet de Sdrif, assorti de trois réserves (qui doivent être obligatoirement levées par un vote du conseil régional), et de 15 recommandations (que le Conseil régional doit prendre en compte).

#### LES 3 RÉSERVES

##### Le Conseil régional doit :

- corriger toutes les erreurs matérielles constatées lors de l'enquête, et prendre en compte l'ensemble des ajustements que le conseil a proposé dans son mémoire en réponse ;
- mettre en place un dispositif permanent de suivi et d'évaluation du Sdrif ;
- inscrire une disposition réglementaire ne remettant pas en cause les zones d'aménagement concerté (ZAC) dont le dossier de création aura été approuvé avant la date d'approbation du Sdrif.

#### THEME

Suivi et évaluation

Lisibilité

Concertation

Rééquilibrage

« Population-Emploi »

Aménagement à long terme

Géographie stratégique

Densification urbaine

Espaces agricoles et naturels

Développement économique

Trafic aérien

Transports

Logement

Cadre de vie

Environnement

Dispositions réglementaires

#### LES 15 RECOMMANDATIONS

*Partenariat entre Région et État, en concertation avec les acteurs concernés  
Évaluation tous les 5 ans*

*Améliorations graphiques de la CDGT*

*Sur le territoire pertinent concerné par des projets d'infrastructures et d'aménagement,  
et pour tout secteur d'urbanisation conditionnelle*

*Convergence État-Région, les OIN relevant uniquement de l'État - redéfinir les ratios construction  
de logements/création d'emplois par département*

*Lien nécessaire avec l'aménagement national et celui du Bassin Parisien (notamment, étude à faire  
sur la création éventuelle d'un 3<sup>e</sup> aéroport hors Ile-de-France)*

*Expertises pour ajouts ou suppressions ponctuelles de pastilles d'urbanisation  
Articulation entre TIM et CDT ou intercommunalités*

*Coordination avec la programmation des transports en commun et des grands équipements publics -  
valorisation des friches - fixation d'un seuil d'espaces ouverts*

*Surveillance du seuil maxi de consommation foncière de 29 000 ha à l'horizon 2030 - cartographie  
des espaces agricoles avec identification des territoires mutables et de ceux à protéger*

*Commission pour statuer sur les projets commerciaux d'envergure - incitation à la création en zones  
denses de surfaces pour les entreprises artisanales - cartographie du développement économique  
à l'horizon 2030*

*Étude d'une déconcentration du trafic de fret aérien sur Vatry - concertation pour concilier  
transport aérien et urbanisation - réflexion sur un plan de réduction des vols de nuit*

*Respect du calendrier annoncé pour le Grand Paris Express - ne pas réduire la place de l'automobile  
au détriment de l'activité économique - concertation avec les collectivités pour les projets  
d'infrastructures demandés mais non encore inscrites au Sdrif*

*Outils incitatifs à la construction de logements - modification des documents d'urbanisme  
en compatibilité formelle avec le Sdrif*

*Délimitation des grandes entités patrimoniales et paysagères - respect de l'objectif des  
10 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant en milieu dense*

*Sensibilisation sur le coût de l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre - impact du change-  
ment climatique sur les ressources en eau - politique d'acquisition foncière d'espaces boisés ou naturels*

*Guide commun « État - Région »*

# Les dernières étapes du Schéma directeur

## Les réponses du Conseil régional

Le Conseil régional répond au rapport d'enquête sur huit points, avant le vote final de l'assemblée qui devait avoir lieu mi-octobre. Il s'engage à lever rapidement trois réserves peu contraignantes car relevant de l'ajustement des dossiers.

### ÉQUILIBRE LOGEMENTS/EMPLOIS

Le Sdrif a pour objectif d'accélérer la construction de logements, notamment sociaux, et de favoriser l'emploi sur tout le territoire dans le cadre de la ville dense. Celle-ci est un concentré d'habitats, d'emplois, d'équipements, d'espaces de nature, de services multiples, avec la volonté permanente de développer la mixité sociale et urbaine. Le rééquilibrage de la région vers le nord et l'est déjà proposé dans les précédents schémas est amplifié. Cela se traduit par l'instauration d'un ratio spécifique au territoire de l'offre de logements définie par l'État, le Sdrif détermine un ratio à atteindre (nombre de logements en fonction de l'accroissement net d'emplois) par département d'ici 2030. Par exemple, 1,4 pour le Val d'Oise, 1,6 en Seine-et-Marne à 2,5 à Paris.

### CONSOMMATION D'ESPACES OUVERTS

Le potentiel de consommation d'espaces de nature via les pastilles d'urbanisation sera limité dans le cas des communes en ayant consommé depuis 2008. En particulier, les zones d'aménagement concerté (ZAC) en cours de création ont déjà consommé 610 ha et 3 100 ha seront concernés dans les trois ans à venir. La consommation foncière liée aux infrastructures et équipements de niveau national pourra être corrigée.

### TRANSPORTS

La programmation des lignes du Grand Paris Express est réajustée : la ligne rouge n°15 fait partie du plan de mobilisation régional (enquête publique du 8 octobre au 18 novembre), les autres tronçons y compris la prolongation de la ligne 14 sont prévus avant 2030 et les lignes à partir de Nanterre après 2030.

Les ports dédiés et partagés doivent être préservés et maintenus accessibles, ainsi que les installations ferrées pour leur fonction logistique. La vocation écologique de la Petite Ceinture à Paris sera confortée et sa vocation ferroviaire pourra être précisée dans le territoire d'intérêt métropolitain de Paris. La mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent pourrait figurer en « principe de liaison » sur la carte de destination générale des territoires.

### TERRITOIRES D'INTÉRÊT METROPOLITAINE

La carte présentant les territoires d'intérêt métropolitain (TIM) devra être modifiée pour intégrer les territoires des quatre départements de grande couronne ne figurant sur aucun TIM actuellement.

### ENVIRONNEMENT

Les lisières, les espaces boisés et naturels devront être préservés et leur gestion devra suivre les dispositions légales des codes forestiers et de l'environnement. La règle de protection des lisières boisées pour les massifs de plus de 100 hectares devra être ajustée. Les documents d'urbanisme doivent tendre vers une offre de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics de

proximité par habitant dans les communes fortement urbanisées.

### ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

Les orientations réglementaires du projet de Sdrif ne remettront pas en cause les ZAC dont le dossier aura été approuvé avant l'approbation du projet régional. Le taux de densification autour des gares correspond à un objectif à permettre et non à atteindre, sachant que l'effort de densification est à mettre en œuvre sur la durée du Sdrif.

### PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE

Elles seront réajustées pour tenir compte de l'avancée de certains projets : Grand Paris, ratios logement/emploi, consommation d'espaces. Les cartes thématiques seront actualisées. Le dispositif de suivi et d'évaluation sera complété.

### EVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Enfin, pour tenir compte de l'évaluation environnementale, certains éléments seront précisés comme la réécriture du résumé non technique, l'ajustement de l'état initial de l'environnement pour le bruit, la biodiversité et la pollution de l'air.

# Les dernières étapes du Schéma directeur

## Les remarques d'IDFE

### Un mille-feuille qui s'accroît

La multiplication des organes de décision (région, département, intercommunalité, Métropole de Paris...) aboutit à complexifier toute initiative d'aménagement car chaque projet, immobilier ou autre, doit être en cohérence avec les différentes préconisations ou réglementations. Le « choc de simplification » devrait permettre d'améliorer les choses à condition de ne pas mettre la charrue devant les bœufs en classant certains projets comme « d'intérêt général » ce qui priviliege certaines opérations en s'exonérant de la hiérarchie des codes et des règles habituels. (Lire p 4 et 5 : comment contrôler le pouvoir des maires)

### Un objectif de logements peu réaliste

Avec un rythme actuel de 35 000 logements construits par an, l'objectif de 70 000 logements en 2030 sera difficile à atteindre. Les gares existantes avant la loi Grand Paris sont déjà urbanisées et la densification autour d'elles nécessitera la mutation des habitats et la réhabilitation des logements économisant les surfaces et les matériaux.

Obliger les départements déjà très peuplés à construire plus de logements, en fonction de ratios avec les emplois, sera ardu. En grande couronne, la construction de logements doit être étroitement liée au développement des transports en commun : les pastilles d'urbanisation conditionnelle sont présentes autour de toutes les gares futures ou existantes, même si l'exploitation de certaines gares

existantes doit avant toute chose être relancée dans certains secteurs de la grande couronne.

### Des transports très concentrés

Avec le plan de mobilisation pour les transports de la région et le Grand Paris Express, le cœur d'agglomération (à l'intérieur de l'A86) sera bien desservi en transports collectifs. En revanche, la grande couronne reste mal desservie. L'adéquation entre logements et transport collectif doit être l'objectif principal du Sdrif. Il ne faut pas que l'augmentation des logements en grande couronne entraîne une priorité à la route, synonyme d'embouteillages.

Ainsi, IDFE regrette le passage du projet de Sdrif : « vérifier que les conditions de circulation ne se dégradent pas, notamment dans les territoires de grande couronne moins bien desservis en transport en commun ». Elle aurait préféré : « entamer une réflexion pour mieux desservir ces territoires en transports en commun. »

Les commissaires enquêteurs s'inquiètent de la croissance du trafic aérien qui devrait doubler d'ici 2030. Ils prônent l'utilisation d'un troisième aéroport comme celui de Vatry dans la Marne. Cette position est contraire à une démarche de développement soutenable.

### Terres agricoles...à deux vitesses ?

La protection des terres agricoles se heurte à la notion de « terres agricoles mutables » qui figure dans le projet : des

bonnes terres à sanctuariser, d'autres qui peuvent être sacrifiées. Près de la moitié des 5 500 agriculteurs franciliens ont dépassé 50 ans. Beaucoup risquent de vendre leurs terres pour financer leur retraite.

### Des espaces de nature indispensables

Le rapport préconise de développer une politique d'acquisitions foncières d'espaces boisés ou naturels. Il faut renforcer l'action de l'Agence des espaces verts plutôt que de créer une nouvelle structure et mieux contrôler l'utilisation des espaces boisés. De nombreux terrains privés, notamment à Paris, doivent participer au maintien de la biodiversité et à la respiration de la cité.

### CONCLUSION

IDFE souhaite que les propositions de la commission d'enquête qui coïncident avec les siennes, soient reprises par les élus du conseil régional. Elle demande des explications sur les recommandations qui n'auraient pas été prises en compte. IDFE souligne l'indispensable réflexion à mener à l'échelle interrégionale, c'est-à-dire à l'échelle du grand Bassin parisien. Enfin, elle rappelle la nécessité d'évaluer le Sdrif après sa mise en œuvre et de le réajuster en fonction des évolutions démographiques, économiques, sociales et environnementales.

