

AVIS N° 2008-05
du 18 septembre 2008


RELATIF AU PROJET DE SDRIF
(SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE)
amendé suite à l'enquête publique et
soumis au Conseil régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008

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

par Monsieur Pierre MOULIÉ

Certifié conforme

LE PRESIDENT



Jean-Claude BOUCHERAT

PLAN DE L'AVIS

VISAS	3
CONSIDERANTS	4
PREAMBULE	4
Article 1 – Réaffirmation de l'accord général sur défis et objectifs – cohérence systémique : 1.1. à 1.3.....	5
I – Les objectifs et orientations stratégiques	
Article 2 – Viser 60.000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliens et Franciliennes – 2.1. à 2.4.	6
Article 3 – Accueillir l'emploi, stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international – 3.1. à 3.5.	7
Article 4 – Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports - 4.1. à 4.5.	8
Article 5 – Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité 5.1. à 5.5	12
Article 6 – Doter la métropole d'équipements et de service de qualité	13
II – L'aménagement spatial régional	
Article 7 – Du Bassin parisien à l'Europe du Nord-Ouest - 7.1. à 7.2.	13
Article 8 – L'organisation de la métropole et les faisceaux - 8.1. à 8.3.	14
Article 9 – Territoires stratégiques et sites prioritaires	16
Article 10 – Le fleuve	16
III – La mise en œuvre : Elaboration, Pilotage, Suivi, Evaluation	
Article 11 – Les acteurs – 11.1. à 11.2.	17
Article 12 – Les structures de pilotage et de concertation - 12.1. à 12.2.	18
Article 13 – La mise en œuvre du SDRIF – 13.1. à 13.3.	18
Article 14 – Articuler ambitions du SDRIF et capacités financières 14.1 à 14.3	21
Article 15 – Communication	23
IV – L'avenir du projet	
Article 16 – Les suites de la procédure de révision	24

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

VU :

- la loi constitutionnelle n° 2005-205 du 28 février 2005 relative à la Charte de l'environnement,
- le Code de l'urbanisme et notamment l'article L.141-1 du Code de l'Urbanisme,
- les précédents travaux du CESR relatifs à la révision du SDRIF, notamment :
 - le rapport et l'avis 2004-09 du 20 décembre 2004 relatifs aux premières contributions du CESR à la révision du SDRIF,
 - l'avis 2006-07 du 8 juin 2006 sur "Une Vision régionale pour l'Ile-de-France, les orientations de la Région pour la révision du Schéma Directeur",
 - le rapport et l'avis 2006-2 du 12 octobre 2006 relatifs aux contributions complémentaires du CESR dans le cadre de la révision du SDRIF,
 - l'avis 2007-03 du 8 février 2007 relatif au projet de SDRIF présenté par l'Exécutif régional,
 - l'avis 2007-10 du 5 juillet 2007 relatif au projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional et soumis à l'enquête publique,
 - le rapport et l'avis 2008-1 du 10 avril 2008 relatif aux "contributions de l'intercommunalité à l'action régionale : SDRIF et Territoires de projets",
- la délibération du Conseil régional n° CR 29.07 du 15 février 2007 arrêtant le projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France,
- les conclusions du Grenelle de l'environnement du 25 octobre 2007,
- la création du Secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale par décret du 18 mars 2008,
- les travaux du Comité de Pilotage du SDRIF et notamment les conclusions du 1^{er} avril 2008,
- les avis de l'Etat et des personnes publiques légalement consultées (CESR, Conseils généraux, organismes consulaires) dans le cadre de l'article L 141-1 6^{ème} alinéa du Code de l'urbanisme joints au dossier d'enquête publique, et les avis et commentaires de la Région sur ceux-ci et notamment sur celui du CESR, en date du 21 avril 2008,
- les éléments de réponse apportés par le Conseil régional à la Commission d'enquête,
- le rapport de la Commission d'enquête publique remis le 11 juin 2008 suite à l'enquête publique menée du 15 octobre au 8 décembre 2007, et son avis favorable au projet de SDRIF qui devra prendre en compte ses réserves et ses recommandations,
- le projet de SDRIF ainsi amendé, en vue de son adoption par le Conseil régional lors de sa séance des 25 et 26 septembre 2008,
- le rapport de présentation et le projet de délibération du Conseil régional,
- la lettre de saisine du CESR par le Conseil régional en date du 16 juillet 2008.

ENTENDU :

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

CONSIDERANTS :

- Considérant que le Conseil économique et social régional d'Ile-de-France (CESR) a pleinement participé à l'élaboration du projet de SDRIF tout au long de la procédure de révision ;
- Considérant qu'il a déjà émis à destination du Conseil régional, sur saisine de son Président ou par auto-saisine, cinq avis successifs consacrés à ce projet ;
- Considérant notamment que, par son vote du 5 juillet 2007, il a émis un avis général favorable sur le projet arrêté par le Conseil régional le 15 février 2007, nonobstant les observations et réserves qu'il a exprimées, en souhaitant vivement leur prise en compte par l'Exécutif régional ;
- Considérant qu'au travers de sa participation au Comité de pilotage, il a pris acte des nombreuses convergences intervenues entre l'Etat et l'Exécutif régional, sur des points ayant fait antérieurement l'objet de fortes divergences ; que le Grenelle de l'environnement a favorisé ces rapprochements ;
- Considérant que ces convergences ont été actées lors du Comité de Pilotage du 1^{er} avril 2008, laissant en débat entre l'Etat et la Région des divergences réelles mais limitées en nombre et qui ne remettent pas en cause l'économie générale du projet ;
- Considérant que la Commission d'enquête publique a émis un avis favorable unanime sur le projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional le 15 février 2007, toutefois assorti de 4 réserves et de 15 recommandations qui rejoignent pour la plupart les observations et propositions du CESR ;
- Considérant que le Président du Conseil régional s'est engagé à lever les réserves et à prendre en compte les recommandations ;
- Considérant que le CESR ne souhaite pas revenir sur les éléments approuvés et actés dans ses avis précédents et notamment dans ceux des 8 février et 5 juillet 2007, mais souhaite axer ses observations sur les thèmes et sujets ne faisant pas aujourd'hui totalement consensus entre les acteurs majeurs : Etat, Région et personnes publiques associées, mais aussi sur les améliorations concrètes possibles.

EMET L'AVIS SUIVANT :

PREAMBULE

Le CESR prend acte avec satisfaction des ajustements du projet de SDRIF qui sera soumis au Conseil régional pour adoption les 25 et 26 septembre 2008.

Il apprécie le travail de convergence réalisé par l'Etat et la Région, au sein du Comité technique et se félicite des résultats validés par le Comité de pilotage "instance essentielle de l'élaboration du projet" dans sa réunion du 1^{er} avril 2008.

Il prend acte que l'avis favorable unanime de la Commission d'enquête publique est assorti de réserves et recommandations qui rejoignent largement les observations qu'il a lui-même formulées, en particulier dans ses avis des 8 février et 5 juillet 2007.

Il approuve la nouvelle présentation du projet de SDRIF qui regroupe les orientations prescrites dans des récapitulatifs spécifiques clairement identifiables et qui propose une nouvelle échelle de la carte de destination générale des différentes parties du territoire régional.

Le présent avis, qui complète les cinq avis précédents consacrés spécifiquement à la révision du SDRIF et qui reprend les différents avis thématiques émis parallèlement sur des points particuliers concernant le SDRIF, **se limite aux observations et propositions nouvelles ou complémentaires en mesure d'enrichir le projet et d'en favoriser sa mise en œuvre.**

Article 1

- **1.1. Le CESR réaffirme son accord général sur les trois défis :**

- favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale,
- anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles,
- développer une Ile-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial

et les cinq objectifs stratégiques, proposés dans le projet :

- offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens, avec un objectif central : construire 60.000 logements par an pendant 25 ans ;
- accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international ;
- promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet régional ;
- préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- doter la métropole d'équipements et de services de qualité.

- **1.2. Le CESR considère que défis et objectifs s'intègrent dans une cohérence systémique qui a deux conséquences :**
 - **s'il n'y a pas lieu de pondérer les cinq objectifs** - les orientations correspondantes concourent ensemble à la pleine réussite du futur SDRIF -, le CESR approuve toutefois la nouvelle présentation des objectifs priorisant l'emploi, le développement économique et le rayonnement international qui répond à la recommandation de la Commission d'enquête publique.
 - **toute modification** quantitative ou qualitative **d'un ou plusieurs objectifs aurait nécessairement une incidence de même nature sur les autres objectifs**, conduisant à un réexamen des différents paramètres (financement, système de réalisation, équilibre habitat-emploi...) du projet.
- **1.3. Le CESR rappelle ici son intérêt pour une démarche de type "scenarii"** permettant de prendre en compte les inflexions nécessitées par l'évolution du contexte et les résultats observés au fur et à mesure de leur survenance, sans engager une procédure lourde de modification ou de révision ultérieure du SDRIF avant son échéance.

I - Les objectifs et orientations stratégiques du SDRIF

Article 2 – "Viser 60.000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliens et Franciliennes"

- **2.1. Le CESR réaffirme son accord sur cet objectif annuel** qu'il a proposé déjà pour le SDRIF de 1994. Il partage la position de la Commission d'enquête publique quant à ses **doutes sur la capacité des acteurs concernés à atteindre l'objectif sans mesures spécifiques**, notamment d'ordre législatif, réglementaire et financier, pour la mise en œuvre rapide du "renouvellement de la ville sur la ville".
- **2.2. Le CESR apprécie les compléments et explications apportés dans le texte du rapport sur les hypothèses quantitatives relatives à l'effort régional de construction** ; avec la répartition de la construction de logements entre les espaces déjà urbanisés et les espaces d'urbanisation nouvelle ; prenant en compte les extensions urbaines cartographiées et non cartographiées (rapport, pp. 132 à 134) pour un potentiel maximum accessible de 33.950 hectares, auxquels il convient d'ajouter les surfaces concernant les infrastructures mais aussi les espaces urbanisables réservés aux activités économiques, clairement repérés compte tenu de la pression foncière prévisible liée aux besoins de constructions de logements.
- **2.3. Favorable aux concepts de densification et de compacité urbaine, le CESR rappelle son avis du 22 mars 2007 sur "la densification pour un urbanisme à échelle humaine" et les recommandations qui y sont associées.**

Il insiste sur la nécessité d'une communication ciblée pour obtenir l'adhésion ou, du moins, l'acceptation de plus des ¾ de Franciliens

sceptiques sur le bien fondé de la compacité, pour sensibiliser tous les acteurs de l'aménagement du territoire sur cette question, en dissociant plus clairement "cœur d'agglomération" et zones hors cœur d'agglomération.

Il propose d'expliciter le terme "densification" par l'expression suivante : "le développement d'un habitat plus économe en espace pour une ville mieux structurée et plus humaine".

Il rappelle la nécessité de recréer sur le territoire régional un juste équilibre entre emplois, habitat et équipements publics et privés.

Il prône le lancement, dans les délais les plus rapides, des premières réalisations des "nouveaux quartiers urbains" respectueux du développement durable et associant mixité sociale, habitat-emploi-activités, qualité du bâti, densité urbaine et qualité de la desserte.

- **2.4.** Dans le droit fil des recommandations de la Commission d'enquête publique, **le CESR renouvelle son accord sur la création d'une structure régionale, du type STIF, dévolue à la coordination et à l'animation d'une politique du logement en Ile-de-France**, au travers d'un "plan régional de l'habitat" mettant en oeuvre les orientations du SDRIF.

Article 3 – "Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international"

- **3.1.** **Le CESR rappelle ses réserves et observations** formulées dans son avis du 5 juillet 2007, sur le volet économique au projet de SDRIF arrêté le 15 février 2007.
- **3.2.** **Il constate que la nouvelle rédaction proposée prend en compte ses observations**, notamment en assurant un rééquilibrage territorial, en confortant l'attractivité et la complémentarité des pôles d'affaires, en proposant une stratégie d'offre territoriale pour l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation, en favorisant la diversité de l'emploi par une extension des activités et filières, notamment industrielles et touristiques, par une offre renouvelée de locaux et d'emprises d'activités, en accompagnant le maintien et le développement du secteur agricole, en impulsant une dynamique favorable au développement des éco-activités.
- **3.3.** **Le CESR acte l'objectif d'accueillir plus de 6 millions d'emplois en 2030 en Ile-de-France, avec la création d'au moins 700.000 emplois équivalents temps plein sur la durée du SDRIF.**
Il considère que cet objectif, très en retrait par rapport au rythme de croissance des dix dernières années (+ 17,7 % de 1996 à 2007) et qui doit être décliné par département, en relation avec les perspectives de construction de logements et d'évolution de la population active, doit être réexaminé au regard d'un taux de croissance régional significativement supérieur au taux national, d'un niveau équivalent au taux réalisé par les grandes métropoles concurrentes notamment Londres ; taux régional nécessaire pour répondre aux besoins des populations et des entreprises et permettant de réduire les inégalités sociales et territoriales. Ce taux de

croissance devrait conduire à la création de 880 000 emplois équivalents temps plein, si les perspectives ouvertes par le SRDE (Schéma régional de développement économique) sur la période 2006-2011 (40 000 emplois par an), se prolongeaient sur toute la durée du SDRIF.

C'est pourquoi, le CESR souhaite vivement un rapprochement des positions de l'Etat et de la Région sur ces ambitions en matière d'emploi, en liaison avec les grands acteurs économiques concernés.

- **3.4. Le CESR approuve la recommandation de la Commission d'enquête publique mettant l'accent sur la nécessité d'une concurrence à armes égales, notamment en demandant à la Région d'être attentive aux effets de "frontières" ; il rappelle en particulier son souci d'égalité au regard des sujétions fiscales et para-fiscales afin d'éviter l'installation de structures économiques (entreprises, bureaux...) en périphérie immédiate de la région, uniquement pour des raisons de traitement fiscal différencié.**

C'est dans ce cadre également que doit être examinée la question des restrictions des vols nocturnes sur ROISSY.

- **3.5. Le CESR acte avec satisfaction l'accord de l'Etat et de la Région sur les conditions du renouveau de La Défense, en conformité avec ses propres souhaits d'une régulation des implantations tertiaires nouvelles en fonction du développement de l'offre résidentielle de proximité sur l'Ouest parisien, des communes limitrophes jusqu'à Seine-Aval, et de l'amélioration significative de son accessibilité par les transports en commun.**

Article 4 – "Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional"

- **4.1. Le CESR acte positivement les avancées intervenues et ajustements apportés dans le domaine des transports. Il reprend à son compte l'avis général de la Commission d'enquête publique sur la nécessité de mettre l'accent sur le "projet-phare" de rocade de transport collectif de proche et moyenne couronne, « Arc Express » régional, ainsi que, corrélativement, sur l'amélioration des transports collectifs existants, en tenant compte, notamment, des blocages et saturations constatés.**
- **4.2. En ce qui concerne les infrastructures routières, le CESR :**
 - **estime positifs les accords intervenus avec l'Etat quant à l'inscription dans le Schéma directeur des projets d'infrastructures de transport** contenus dans le document de mai 2006 (actualisé en octobre 2006 puis le 25 janvier 2008) : "Prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux projets d'intérêt général (PIG) et aux Opérations d'intérêt national (OIN) et éléments relatifs aux projets d'infrastructure relevant de l'Etat". Il considère ces opérations comme étant de nature à compléter le maillage, accompagner les grandes opérations d'aménagement impulsées par l'Etat et optimiser l'exploitation des réseaux structurants, notamment d'autoroutes et de voies rapides.

- **se félicite de l'introduction d'un niveau de priorité** (programmé/long terme) sur les projets d'amélioration du réseau routier.
 - **rappelle l'importance de la qualité et du maillage du réseau routier pour le bon fonctionnement du système de transport francilien**, en particulier s'agissant du fret et de la logistique, et le caractère indispensable de la prise en compte des besoins de toute nature liés aux nouveaux projets d'aménagement (OIN).
 - **réitère sa position favorable à la réalisation rapide du bouclage de l'A104 et du prolongement de l'A12. Il s'inquiète des retards prévisibles liés à une remise en cause du tracé pour l'A104 et à un niveau de priorité insuffisant pour l'A12.**
 - **prend acte que sa demande de franchissement de la Seine au niveau de Vigneux-sur-Seine est d'ores et déjà inscrite dans le projet de SDRIF** et réitère son souhait, exprimé dans son précédent avis, que soit clairement précisé que son usage ne sera pas limité aux seuls véhicules légers et au transport collectif en site propre. En effet, additionnée à d'autres contraintes pesant sur le secteur et à l'existence d'une cartographie imprécise, voire contradictoire avec la vocation du site, l'exclusion des poids lourds compromettrait le projet portuaire de Vigneux.
 - **se félicite de l'introduction d'éléments sur le traitement de la lutte contre la congestion** (traitement d'itinéraires, mesures de régulation dynamique des vitesses, ...). Cependant, il attire l'attention sur le fait qu'il est nécessaire que les expérimentations visant à faciliter l'usage de la voirie autoroutière pour les transports en commun, les taxis, le covoiturage, etc., en vue de préparer "une politique plus globale de partage des infrastructures", **tiennent compte de l'ensemble des besoins du transport de marchandises** (circulation des poids lourds, aires de stationnement accès et circulation des poids lourds en zone urbaine). L'accès aux grands axes doit être préservé pour les poids lourds et les utilitaires pour éviter leur report sur les axes secondaires.
- **4.3. En ce qui concerne l'attractivité et l'accès national et international à la région :**
 - **Le CESR se félicite de l'accent mis par la Région sur l'excellence de la position concurrentielle de l'Ile-de-France dans le système de transport européen.** Il tient à rappeler que dans la compétition que se livrent les métropoles mondiales, l'Ile-de-France, en solidarité avec les autres régions du **Bassin parisien**, se trouvera d'autant mieux armée qu'elle valorisera cet avantage **en développant ses connexions avec les grands réseaux d'échanges européens**, confortant ainsi sa place dans les grands flux internationaux.
 - Avec l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, le développement du réseau TGV et son maillage avec les autres infrastructures ferroviaires, autoroutières et routières, **la région d'Ile-de-France dispose d'atouts majeurs pour jouer le rôle de pôle ("hub") international, tant pour les voyageurs que pour le fret. De plus, l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle dispose encore d'un fort potentiel de croissance qu'il convient d'optimiser avant**

d'envisager tout report d'activité sur Vatry, aéroport, dont il convient, par ailleurs, de mieux exploiter rapidement les importantes capacités.

- Aussi, **le CESR tient-il à souligner le problème que soulève le maintien de la position régionale quant à la mise en place d'un "couvre feu" nocturne pour la plate forme de Roissy.** Très importante à Roissy, l'activité fret constitue un élément déterminant de l'attractivité du système aéroportuaire francilien. Avec près de 2,3 millions de tonnes transportées (dont 300.000 tonnes pour le courrier), Roissy figure ainsi au premier rang européen pour le transport de fret, plus de 50% de ce fret étant transporté dans les soutes des avions de transport de passagers. L'instauration d'un couvre feu remettrait en cause la compétitivité de Roissy dans la concurrence européenne et mondiale. Une telle disposition serait de nature à obérer les projets de développement du fret express ferroviaire marchandises (projet CAREX) et à compromettre la création d'un pôle multimodal autour de l'activité fret.

Le CESR, conformément à la position exprimée par la Commission d'enquête publique, rappelle que les dispositions relatives au fonctionnement de la plateforme de Roissy-Charles-de-Gaulle ne relèvent pas du SDRIF et n'ont pas lieu d'y figurer.

Le CESR demande, parallèlement, que tous les efforts soient faits par les acteurs concernés pour réduire les nuisances sonores : utilisation préférentielle du doublet nord et décollage vers l'Est, mise en place de nouveaux comptages des niveaux de bruit et renouvellement des mesures d'impact,...

- Dans ce cadre, **il tient à rappeler toute l'importance qu'il accorde à la "Mission Dermagne" chargée de proposer une "charte de développement durable" pour cet aéroport.** Il confirme son souhait de voir les collectivités riveraines associées à la gouvernance aéroportuaire sur un territoire et sous des modalités qui restent à définir.
- **Concernant CDG Express, le CESR apprécie l'évolution positive de la position de l'Exécutif régional sur cette opération très attendue et qu'il avait soutenue dès l'origine en la liant à l'amélioration concomitante de la ligne B du RER. Il demande la suppression du lien conditionnel entre la réalisation du barreau de Gonesse et celle du projet de CDG-Express, ces deux projets étant fonctionnellement indépendants.**

• **4.4. En ce qui concerne les infrastructures de transport collectif :**

- S'agissant du développement du réseau des LGV, le CESR appuie globalement la position adoptée par la Région et tient à souligner plus particulièrement trois points sur lesquels il s'est toujours exprimé favorablement :
 - o la création, **en complément des gares parisiennes, de gares LGV hors de Paris, connectées au réseau francilien,** permettant l'accès aux LGV et renforçant la desserte des territoires, au bénéfice des habitants, des salariés et des entreprises ;
 - o la priorité donnée à la **réalisation de la ligne d'interconnexion Sud entre Massy et la LGV Sud-Est, avec création d'une gare à Orly ;**

- **l'étude du doublement du TGV Sud-Est**, proche de la saturation et celle d'une liaison à grande vitesse vers les régions normandes, confortant la nécessité d'élargir la réflexion au Bassin parisien.
 - S'agissant du développement du réseau ferré francilien : **le CESR est favorable au projet d'extension à l'Ouest, via La Défense, de la ligne E du RER (Eole).**
 - S'agissant du projet « **Arc Express** » régional, le CESR recommande d'en faire, au nom du développement économique et urbain, un projet prioritaire pour décongestionner le réseau central et desservir les principaux pôles émergents ainsi que ceux à développer, constituant un élément déterminant de leur identité et de leur relation avec les autres territoires.
 - **Enfin, le CESR se félicite de l'ouverture du champ des évolutions possibles pour l'extension au Nord de la ligne 13** du métro, mettant en jeu son éventuelle automatisation, par prolongement de la ligne 14.
- **4.5. Sur le transport de marchandises et l'organisation de la logistique :**
 - **Il approuve la réalisation d'un Schéma régional de la logistique et des infrastructures de fret** et rappelle l'importance de ce schéma pour l'organisation de l'implantation des bases logistiques et la lutte contre la tendance à l'éloignement de celles-ci, ce qui engendre des kilomètres supplémentaires, des encombrements et des nuisances diverses. **Il relève la nécessité d'associer les acteurs professionnels à sa réalisation** et de coordonner au niveau régional les différentes initiatives locales en faveur d'une logistique performante.
 - Il attire l'attention sur la question spécifique des bases logistiques ferroviaires et des ports urbains dont il convient d'optimiser l'utilisation. Concernant le fret ferroviaire, il s'étonne du peu d'ambition de l'objectif visant à « préserver » les capacités du réseau ferroviaire francilien alors même qu'il est précisé qu'il faut développer de nouveaux projets ferroviaires pour le fret (autoroutes ferroviaires, projet de fret grande vitesse,...). Il s'étonne aussi que ne soit pas davantage mis en avant le développement des autoroutes ferroviaires qui contribueraient au désengorgement des axes routiers et, notamment, à l'autoroute ferroviaire baptisée « Arc atlantique ». De plus, il insiste sur l'attention particulière à porter à la saturation du réseau ferroviaire qui se traduit notamment par les difficultés d'obtention de sillons pour le transport de marchandises.
 - S'il se félicite de l'orientation clairement exprimée dans le projet de SDRIF pour la préservation des grands sites historiques et des sites logistiques embranchés fer, y compris en cœur d'agglomération, **il insiste sur la nécessité de préserver l'ensemble des implantations logistiques en zone dense parallèlement à la création de plate-formes multimodales d'envergure nationale européenne en grande couronne** et considère que le projet de SDRIF doit explicitement prévoir les moyens de préserver **les zones concernées sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Ainsi, pour lever toute ambiguïté de lecture de cette carte, il convient, notamment, que les ports de Gennevilliers et de Bonneuil soient exclus des secteurs de densification préférentielle.**

- Il rappelle l'importance d'une cohérence et d'une vision d'ensemble pour la réussite d'un développement économique et territorial durable prenant en compte la question de l'accroissement des nuisances lié à l'éloignement des plate-formes logistiques.
- Par ailleurs, **le CESR émet le vœu que soit effectivement engagée une réflexion sur l'importante question des évolutions de la logistique urbaine** et des modalités de transport des marchandises pour le transport terminal ("le dernier kilomètre").

Article 5 – "Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité"

- **5.1.** Le CESR demande qu'une grande vigilance soit apportée à la protection des espaces naturels, agricoles et boisés.

Aussi souhaite t'il **que soit évalué, sur la durée du SDRIF l'ensemble des besoins de prélèvement de terres agricoles**, avec le détail, par type d'aménagement (urbanisation, infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, stations d'épuration, zones d'activité...).

- **5.2.** Le CESR rappelle **l'importance qu'il attache à l'étude de la fonctionnalité des espaces naturels et agricoles**. Il souligne qu'une zone qui n'est pas ou plus exploitable par l'agriculture "classique" n'est pas, pour autant, obligatoirement destinée à l'urbanisation, mais qu'elle peut être destinée aux activités récréatives, éducatives, voire au jardinage de loisirs.
- **5.3.** **Pour les lisières de massifs boisés**, le CESR constate avec plaisir que, à l'exclusion des bâtiments agricoles qui feront l'objet de dérogations, une nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance de plus de 50 mètres des lisières des bois et forêts.

Par ailleurs, le CESR demande de prévoir, pour les sites urbains, un cahier des charges pour la gestion des lisières des espaces boisés, incluant l'interdiction de constructions à moins de 20 mètres.

- **5.4.** Le CESR dans son avis du 5 juillet 2007 s'est prononcé sur les limites de **l'annexe "évaluation environnementale du projet"**.

Il constate que l'annexe environnementale a été entièrement revue. Il apprécie que la Région envisage l'enrichissement et l'actualisation périodique de l'évaluation environnementale, notamment à partir d'éco-bilans réguliers qu'il a, pour sa part, sollicités.

Il souhaite que soient mieux prises en compte les nuisances environnementales dans tous les projets d'urbanisation, qu'il s'agisse de construction ou de modernisation d'infrastructures.

Par ailleurs, il insiste pour que **le souci de préservation de la biodiversité** soit pris en compte dans l'ensemble des projets d'aménagements, tant

urbains que ruraux, au travers d'objectifs clairs et de cibles précises et d'une organisation appropriée, en liaison avec les acteurs locaux concernés (collectivités locales, monde associatif...).

- **5.5.** En matière d'énergies, il considère que **l'approche énergétique du projet, devant répondre aux besoins de robustesse exprimés, au regard du changement climatique en cours et de l'évolution forte des prix des énergies fossiles, doit être plus globale et synthétique**, abordant tant les questions liées à la production d'énergies qu'à celles concernant leur stockage, leur transport et leur utilisation finale dans les différents secteurs : industrie, tertiaire, logement, transports...

Le CESR considère que **les politiques en la matière**, notamment en ce qui concerne les incitations aux économies d'énergie, **doivent être mieux coordonnées et articulées entre les différents acteurs publics** (Etat, Région, Collectivités locales), **opérateurs, et autres parties prenantes, afin d'éviter doublons et dispersion des actions.**

Article 6 – "Doter la métropole d'équipements et de services de qualité"

- Le CESR approuve les orientations proposées dès lors que, par une localisation judicieuse, les équipements et services favorisent le rééquilibrage territorial et renforcent la robustesse et l'attractivité économique de la région.
- **Le CESR apprécie l'accent porté au développement du haut débit et du très haut débit numérique** qui contribue à l'attractivité et à la compétitivité régionale.
- **Le CESR exprime le vœu que l'Etat soit plus explicite sur l'ensemble de ses projets d'infrastructures et équipements de toutes natures, (hôpitaux, établissements militaires, commerciaux, d'enseignement supérieur et de recherche, culturels...) qui auront demain un impact sur le SDRIF**, comme le lui a demandé l'Exécutif régional à différentes reprises.
- Quant au pôle scientifique de Saclay pour lequel l'Etat envisage la création d'un cluster technologique et scientifique d'envergure mondiale sur le Sud du plateau, le CESR prône la recherche d'un bon équilibre entre 2.300 ha de zones agricoles et la mise en place d'un habitat, d'équipements et activités associés dédiés, au Sud-Est, au développement du pôle.

II - L'aménagement spatial régional

Article 7 – Du Bassin parisien à l'Europe du Nord-Ouest

- **7.1.** **Le CESR apprécie la mise en perspective du SDRIF avec le contexte mondial, européen et national.**

L'accessibilité internationale de la région, notamment au plan aérien et maritime, doit être replacée dans le contexte du Nord-Ouest de l'Europe. C'est notamment dans ce cadre que doit s'examiner l'attractivité et la compétitivité de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle.

- **7.2. De la même façon le CESR apprécie la nécessaire prise en compte de la dimension Bassin parisien dans la démarche de planification** - notamment en matière d'environnement et de risques technologiques, d'infrastructures et d'équipements majeurs, en solidarité avec les régions voisines qui, avec l'Ile-de-France, forment un ensemble de vingt millions d'habitants et représentent ainsi une composante majeure de l'aménagement du territoire national.

Le CESR, porteur permanent de la dynamique interrégionale du Bassin parisien, étendu au Nord-Pas-de-Calais (notamment au travers du projet de canal Seine-Nord-Europe) et à l'autoroute ferroviaire « Arc atlantique » rappelle par ailleurs, l'importance du réseau des "villes à cent kilomètres de Paris", qui doit contribuer à la mise en œuvre d'un **polycentrisme hiérarchisé**, doctrine continue en matière d'aménagement du territoire francilien.

Il confirme son intérêt pour la reprise de contrats de projets interrégionaux "Bassin parisien" entre l'Etat et les Régions concernées sur des thématiques communes, comme il en a existé dans le passé (Contrat de plan interrégional 1994-98).

Il attire l'attention sur le fait que la dimension interrégionale est importante quand on considère les flux nationaux et internationaux et que la réflexion doit intégrer la question de la circulation de transit.

Il rappelle ici sa recommandation d'un Schéma régional de la logistique et des infrastructures de fret, définissant la vocation logistique de l'Ile-de-France dans une approche élargie au Bassin parisien. Il se félicite de la proposition inscrite dans le document intégrant les différents modes d'acheminement, donnant des orientations pour l'implantation des équipements et prévoyant leur desserte multimodale.

Article 8 – L'organisation de la métropole et les faisceaux

- **8.1. Le CESR confirme sa position constante quant à la nécessité impérieuse des rééquilibrages territoriaux, prenant en compte, non seulement le territoire régional lui-même, (Est et Ouest, zone dense et territoires interrégionaux) mais également le Bassin parisien élargi à la région Nord-Pas-de-Calais** (équilibre avec les villes à 100 km de Paris; continuité du fleuve jusqu'au Havre, Canal Seine-Nord- Europe, lignes LGV, grands réseaux routiers de contournement de l'Ile-de-France...).

Il partage les principes inscrits dans le projet : réduire les inégalités territoriales, assurer leur accessibilité en transports collectifs, rechercher les localisations économes en espaces et en énergie.

- **8.2. Le CESR acte le projet spatial régional différenciant, d'une part, un cœur d'agglomération élargi autour de l'agglomération centrale, d'autre part, de grands territoires hors agglomération centrale** dont l'identité doit être affirmée et la qualité de vie et les dynamiques propres doivent être renforcées.

Il constate le déséquilibre "naturel" susceptible de se renforcer entre ces deux ensembles de nature et de poids différents et **invite la Région à être attentive à ce que de nouvelles inégalités territoriales entre centre et périphérie ne s'ajoutent pas ou ne se substituent pas aux inégalités Est-Ouest** dont la résorption constitue un enjeu majeur du projet de SDRIF.

- **8.3. Le CESR confirme son attachement au polycentrisme régional** qui a structuré et continue de structurer l'Ile-de-France depuis plus de 40 ans et approuve la position de la Région qui s'inscrit dans "la poursuite du polycentrisme".

Il confirme son approche matricielle du projet spatial prenant en compte la distribution classique de l'espace, du centre vers la périphérie, (Paris, première couronne, ceinture verte, territoires interrégionaux ; zone dense et zone à dominante "naturelle"...) et la distribution nouvelle par faisceau, comme moyen "complémentaire" d'analyse du fonctionnement métropolitain de la région, de la mise en œuvre, du suivi et de l'évaluation du SDRIF. **Le CESR** renvoie à son avis du 10 avril 2008 relatif à la contribution de l'intercommunalité à l'action régionale (SDRIF et territoires de projets).

S'il apprécie la présentation synthétique qui en est faite au chapitre 4.1., **il considère que les faisceaux ne peuvent être en eux-mêmes un cadre de gouvernance territoriale** par le fait même de la superposition de leurs limites géographiques et de la prise en compte de Paris dans chaque faisceau.

Il rappelle son souci d'une meilleure gouvernance, notamment de la zone dense, à partir du confortement des villes nouvelles, de l'élargissement et du renforcement des intercommunalités, à la maille des grands bassins de vie, structurés notamment autour des pôles majeurs tels que : Plaine-Commune au Nord, l'ACTEP à l'Est, Orly-Rungis-Seine-Amont, au Sud-Est, la Vallée scientifique de la Bièvre au Sud ; la zone du Val-de-Seine Arc de Seine au Sud-Ouest ; le secteur de La Défense au Nord-Ouest.

Le CESR préconise un travail complémentaire sur la gouvernance métropolitaine en souhaitant, une mise en commun des réflexions en cours, notamment au niveau de l'Etat, de la Région et des collectivités territoriales concernées, pour l'établissement d'une gouvernance propre de la zone dense, avec les dispositifs permettant de sauvegarder les spécificités et les complémentarités des territoires interrégionaux, dans un cadre élargi de gouvernance interrégionale.

Article 9 – Territoires stratégiques et sites prioritaires

Le CESR approuve la géographie stratégique et prioritaire proposée qui recouvre en partie la segmentation retenue dans le SDRIF de 1994 et le Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 entre territoires prioritaires et sites stratégiques (voir notre avis du 3 juillet 2003 sur le bilan à mi-parcours des territoires prioritaires du CPER 2000-2006).

La géographie proposée identifie les espaces sur lesquels il apparaît nécessaire de garantir la cohérence dans l'action et de concentrer les moyens pour concrétiser le projet spatial régional ; elle rend ainsi lisible les principales orientations territoriales.

Les territoires stratégiques recouvrent des espaces présentant de fortes potentialités de développement, jouant un rôle moteur et structurant pour répondre aux défis qui se posent à l'Ile-de-France ; les OIN et les territoires moteurs de développement entrent dans cette catégorie.

Les sites prioritaires sont géographiquement plus étroits, concernés particulièrement par les enjeux de rééquilibrage, de réduction des inégalités et de cohésion sociale.

Ces "territoires en mouvement" sont parfaitement présentés et décrits dans le rapport SDRIF dans le chapitre 3.2. (p. 137 à 141), puis dans le chapitre 4 "mise en œuvre du projet" (p. 158 à 180).

Article 10 – Le fleuve

Le CESR, à l'origine de la reconnaissance du "Fleuve" comme territoire stratégique depuis 2003, se félicite de voir le fleuve promu "élément fédérateur du projet spatial régional" et "porteur de l'identité de l'Ile-de-France".

Il considère que la "conférence du fleuve" qu'il a préconisée et que le projet de SDRIF reprend, doit se saisir, non seulement des arbitrages dans le cadre des conflits d'usage, mais aussi de tout ce qui concerne la valorisation de la voie d'eau, support de transport, principalement pour le fret, (appel à projets urbains riverains, aménagement des berges, sites portuaires, franchissements...).

Le CESR considère, comme il l'a déjà exprimé à différentes reprises, que **le développement des modes alternatifs à la route doit être une priorité** du SDRIF, concrétisé ici notamment par le recours au mode fluvial (Seine, Oise, Marne, Yonne ; les canaux...).

Par ailleurs, le fleuve a par nature une dimension interrégionale valorisant, avec le Havre-Port 2000 et le canal Seine-Nord-Europe, l'approche Bassin parisien, élargie au Nord-Pas-de-Calais.

III – La mise en œuvre : Elaboration, Pilotage, Suivi, Evaluation

Article 11 – Les acteurs

- **11.1. La relation Etat-Région**

- **Le CESR réaffirme son approche de l'article L.141-1 du Code de l'urbanisme sur l'association de l'Etat et de la Région, pilote de la révision du SDRIF qui doit se comprendre comme une "co-production" partenariale du projet de SDRIF.**

Il approuve et apprécie les travaux de convergence qui se sont développés, au niveau du Comité technique et du Comité de pilotage et qui ont permis de larges accords sur l'ajustement du projet arrêté par le Conseil régional le 15.02.2007.

- **S'agissant de la région capitale, où les fonctions étatiques ont une large place, et dont le développement a un rôle d'entraînement sur l'ensemble du tissu économique et social national, le CESR considère que le Schéma directeur ne peut être établi que par accord préalable véritable entre l'Etat et la Région, nonobstant les pouvoirs de « censure » dont dispose l'Etat au travers de la procédure d'adoption du SDRIF ou de décisions d'élaboration de nouveaux projets d'intérêt national (PIG).**

En ce sens, **le CESR aurait souhaité que la "vision régionale" s'exprime au travers d'un document stratégique préalable partagé par l'Etat et la Région**, qui aurait permis de régler, plus en amont de la procédure, l'essentiel des divergences constatées.

Il appelle l'Etat et la Région à faire tous leurs efforts pour régler les éventuelles divergences qui persisteraient dans le projet, avec le souci de permettre son approbation, sans réserves.

Il considère que le travail à poursuivre sur les opérations d'intérêt national, dans le cadre du SDRIF, **doit témoigner d'une coopération partenariale renouvelée entre l'Etat et la Région.**

En ce sens, et parallèlement, il souhaite que le projet global que doit présenter le Secrétaire d'Etat au développement de la région capitale, fin 2009, prenne en compte le projet de SDRIF.

- **11.2. Les personnes publiques associées ou consultées dans le cadre du processus de révision**

- **Compte tenu des enjeux, le CESR exprime le vœu d'un fort rassemblement de l'ensemble de ces personnes publiques, chacune dans ses responsabilités propres, pour assurer la bonne mise en oeuvre du futur SDRIF.**

- **Dans ce cadre, les départements, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale**, dont le CESR, dans son avis du 21 avril 2008 a montré la place qu'ils doivent occuper dans la mise en œuvre du SDRIF, **les autres personnes publiques** (Chambres Consulaires ...) **auront un rôle majeur de démultiplication à jouer.**

La contractualisation avec l'Etat et la Région constituera un outil privilégié pour orienter l'action des acteurs en faveur de la réalisation des orientations du SDRIF.

Article 12 – Les structures de pilotage et de concertation

- **12.1. Le CESR renouvelle son accord**, donné au travers de son avis du 5 juillet 2007, **pour que dans un cadre partenarial renforcé, le Comité de pilotage** (y compris dans sa formation élargie) **et le Comité technique poursuivent leur mission** avec des attributions nouvelles en matière de suivi et d'évaluation, au fur et à mesure de la mise en œuvre du SDRIF.

Le Comité technique proposera des critères d'évaluations, des outils et des indicateurs, selon les modalités envisagées dans le rapport (p. 191 à 193).

- **12.2. Les conférences territoriales proposées** (conférence territoriale régionale, conférence métropolitaine, conférences territoriales de faisceaux), **constituent, aux yeux du CESR, un progrès** dans l'approche partenariale de la mise en œuvre du SDRIF.

L'élargissement de ces instances au niveau du Bassin parisien, avec une conférence interrégionale élargie au Nord-Pas-de-Calais et une conférence des Présidents de Région (G8) **traduit la réelle importance accordée au cadre supra-régional.**

Toutefois, la dimension partenariale ne permet pas d'obtenir la capacité de décision que permettrait une gouvernance institutionnelle directe, comme le souhaitent certains acteurs sur des parties spécifiques du territoire régional.

De ce fait, le CESR prend acte des solutions proposées en émettant toutefois des doutes sur leur réelle capacité à conduire les ruptures nécessaires, notamment par exemple, en matière de construction de logements pour atteindre l'objectif de 1,5 million de logements supplémentaires en 2030.

Article 13 – La mise en œuvre du SDRIF

- **13.1. De quelques conditions de réussite :**

Dans son avis du 5 juillet 2007, le CESR a rappelé la nécessité de réunir dans le document un certain nombre de conditions pour assurer la bonne mise en œuvre du SDRIF.

Il souhaite, dans le présent avis, reprendre ces conditions au regard du projet amendé qui lui est soumis.

- **13.1.1. Sur le renforcement de la sécurité juridique des documents constitutifs du SDRIF**

- **Le CESR approuve et apprécie la nouvelle présentation du document qui met clairement en évidence désormais les éléments prescriptifs** en les identifiant par une typographie particulière (caractères de couleur violette) et en les isolant dans des parties spécifiques du document (voir par ex. récapitulatif des orientations du chapitre 2, p. 102 à 118 ; chapitre 3.3. les orientations d'aménagement pour la mise en œuvre du SDRIF p. 142 à 157).
- **Le CESR apprécie, par ailleurs, les dispositions prises pour une meilleure lisibilité et compréhension du document** : établissement d'un guide de lecture, d'un glossaire et d'un lexique, création de guides d'application du SDRIF destinés aux acteurs de l'aménagement...

- **13.1.2. Sur la nécessité de disposer d'une cartographie plus détaillée et donc plus précise**

Le CESR acte positivement le retour, pour la carte de destination générale des différentes parties du territoire, à une échelle au 1/150.000ème, identique à celle retenue pour le SDRIF de 1994.

Il regrette toutefois qu'une échelle plus lisible (1/50.000ème) n'ait pas été retenue pour les zones sensibles (ceinture verte, fronts urbains...), un même et seul degré de précision n'étant pas nécessaire pour tous les territoires et thématiques concernés.

- **13.1.3. Sur la mise en cohérence du SDRIF avec les autres documents juridiques**

Le CESR apprécie les efforts réalisés en matière d'analyse juridique en vue d'assurer, suivant les documents concernés, conformité, compatibilité, complémentarité et cohérence entre les différents documents, au regard des orientations du SDRIF.

Il approuve les dispositions convenues entre l'Etat et l'Exécutif régional sur la compatibilité SDRIF-SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux), notamment en l'absence de PPRI (Plans de protection contre les risques d'inondations).

Il note le souci de la Région de laisser une importante marge de manœuvre aux communes et intercommunalités, au nom du principe de subsidiarité, dans la compatibilité des documents d'urbanismes locaux avec le SDRIF, "dès lors que ceux-ci répondent aux objectifs du projet de SDRIF et ne sont pas contraires à ses règles".

Il approuve globalement les développements contenus dans le chapitre 4.2. aux réserves et observations près suivantes :

- **Le CESR est favorable à une approche coordonnée de l'Etat et de la Région sur le suivi des démarches d'élaboration des documents d'urbanisme locaux, sur la mise en œuvre des OIN, sur la poursuite de la politique de l'agrément et des conventions d'équilibre habitat-emploi.**

Il considère que cette coordination doit s'effectuer, dans la lettre, dans le strict respect des responsabilités juridiques des acteurs, et dans l'esprit, dans le cadre du principe d' « association » prévu à l'article L.141-1 du Code de l'Urbanisme.

- **Le CESR se déclare favorable sur le principe d'une réflexion à mener entre l'Etat et la Région sur l'évolution de certaines dispositions législatives, réglementaires et organisationnelles en vue de faciliter la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, à savoir, notamment :**
 - **l'établissement d'une "prime" aux SCOT,**
 - **la nécessité d'une carte de destination générale des sols dans les SCOT,**
 - **la compatibilité des PLH avec le SDRIF en cas d'absence de SCOT,**
 - **la mise en place d'un Schéma régional de développement et d'équipement commercial à l'échelle de l'Ile-de-France, compatible avec le SDRIF et s'imposant aux documents d'urbanisme locaux.**
 - **l'harmonisation des délais de mise en compatibilité des SCOT et PLU par rapport au SDRIF une fois approuvé,**
 - **la création d'une structure "mixte" assurant l'interprétation des règles normatives du SDRIF, notamment au profit des PLU et SCOT,**

- **13.2. Sur le suivi et l'évaluation du SDRIF**

Le CESR apprécie l'élaboration d'un outil informatique dénommé "référentiel territorial", visant à décliner et suivre au plan local, aux échelles notamment des intercommunalités et des départements, les références quantitatives retenues.

Il souhaite que cet outil soit adapté aux territoires stratégiques et aux sites prioritaires.

De la même façon, le CESR acte positivement les réponses apportées à ses demandes relatives à l'évaluation environnementale. Notamment, il approuve la création d'un tableau de bord du développement durable et apprécie la confirmation de mise en œuvre d'un Agenda 21 régional.

- **13.3. Sur l'introduction d'éléments de programmation :**

Le CESR apprécie la prise en compte des préoccupations exprimées dans son avis du 5.07.2007 concernant la hiérarchisation des priorités et le phasage des projets d'infrastructures. Il considère que les contrats de projets

Etat-Région successifs -et en premier lieu le CPER 2007-2013- doivent traduire strictement ces priorités et phasages.

Il se réjouit de l'accord de l'Etat et de l'Exécutif régional sur la prise en compte, dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire, des niveaux de priorités : infrastructures programmées à court terme, infrastructures planifiées à moyen et long terme dont la programmation reste à définir, sous forme de tracés ou de principes de liaison.

Il souhaite que les besoins spécifiques au transport et à la logistique puissent être pris en compte dans la définition de ces priorités.

Article 14 – Articuler ambitions du SDRIF et capacités financières

Le CESR renouvelle ses observations quant aux investissements considérables à venir résultant de la multiplicité et de la diversité des projets pris en compte dans le SDRIF, renforcées par la dimension nouvelle **d'un Schéma directeur** qui, compte tenu de la nouvelle rédaction de l'article L.141-1 du Code de l'Urbanisme, issue de la loi n°99.586 du 12 juillet 1999, dite loi Voynet, **ne se limite plus à l'organisation spatiale du territoire régional, mais prend en compte les ambitions de développement durable** de la région, aux plans social, économique et environnemental.

Prenant en compte les enseignements du SDRIF de 1994 et conscient que les capacités financières de l'Etat, de la Région, mais aussi des autres collectivités publiques au regard des ambitions affichées, ne permettront pas la réalisation d'ici 2030 de tous les projets inscrits dans le nouveau document, **le CESR renouvelle ses recommandations :**

- **14.1. Sur la nécessité d'une méthodologie rigoureuse de « priorisation » et de phasage des projets**, en introduisant des critères d'urgence, prenant en compte les objectifs majeurs du nouveau document et le bilan inachevé du SDRIF actuel de 1994.

A cet égard, le CESR se félicite, par exemple, que la Commission d'enquête publique ait rappelé **la nécessité d'optimiser à court et moyen termes le réseau routier existant pour faire face aux insuffisances actuelles, ainsi que d'améliorer la qualité, la fréquence et la fiabilité des transports collectifs.**

Ces réalisations ne doivent pas faire obstacle à l'engagement rapide et à la réalisation progressive du projet « Arc Express » régional dont les coûts sont estimés aujourd'hui à près de 7 milliards d'euros.

- **14.2. Sur le besoin d'accompagner les mesures normatives de mesures incitatives, permettant de répartir la charge financière des projets entre acteurs, tout en déclenchant leur mise en œuvre.**

A cet égard, il convient de noter, sans que la liste soit exhaustive :

- **l'appui de la Région à l'ingénierie des projets**, notamment en matière d'équipements territoriaux et d'urbanisme,
- **le soutien à la fois technique et financier aux projets de nouveaux quartiers urbains**,
- **l'accompagnement financier par la Région des projets d'économie d'énergie**, notamment dans le prolongement des aides qu'elle développe dès à présent, par exemple en matière de logement et de tertiaire,
- **l'appui financier renouvelé à la politique du logement social** qui nécessite des financements importants en raison notamment du coût des constructions et du foncier.

• **14.3. Sur le développement d'une fiscalité plus solidaire et plus durable**

Ceci concerne au premier chef **la relance de l'étude d'une taxe professionnelle unique sur l'ensemble du territoire régional** favorisant les rééquilibres sociaux et territoriaux entre communes et intercommunalités, riches et pauvres. Toutefois, le CESR demande qu'aucune décision ne soit arrêtée tant que cette étude n'aura pas été achevée et que les conséquences pour les collectivités locales et pour les entreprises n'aient pas été évaluées précisément.

Le CESR prend acte de la recommandation de la Commission d'enquête publique, que **le secteur de la Défense, générateur important de taxe professionnelle, participe financièrement à l'amélioration des transports en commun qui visent à lui assurer une meilleure desserte.**

Le CESR demande l'examen de cette suggestion étant observé que pour sa part, toujours favorable à la recherche de ressources innovantes (droits de mutation...), il a émis l'idée de la mise en place de fonds de concours sur des grandes opérations d'aménagement pour lesquelles le développement simultané d'infrastructures de transport, notamment publiques, s'avère indispensable.

Il rappelle, par ailleurs, sa recommandation d'explorer les travaux poursuivis sur ce plan par le Conseil économique et social et environnemental de la République (avis du 15 mars 2006).

Il rappelle aussi la responsabilité financière particulière de l'Etat vis-à-vis de la région capitale.

Il renouvelle son intérêt sur l'expérimentation des partenariats publics privés (P.P.P.).

Il reste plus prudent sur tout projet conduisant à une augmentation de la pression fiscale des ménages et des activités économiques. Sur ce point, il rappelle le souci de la Commission d'enquête publique de ne pas créer de contraintes nouvelles qui viendraient peser sur les entreprises implantées en région, susceptible d'entraîner délocalisation et choix d'investissements ou d'installations extérieurs à la région, au profit des places concurrentes.

Si de nouvelles ressources devaient être dégagées, notamment pour le financement et la réalisation des infrastructures de transport, **il y aurait lieu de recourir prioritairement à l'emprunt**, tout en faisant participer les territoires à fort potentiel économique, via notamment, la taxation des plus-values foncières.

Article 15 – Communication

Au-delà des Collectivités territoriales et des organismes publics qui seront directement chargés de sa mise en œuvre, et de la consultation des citoyens, le CESR considère qu'une fois approuvé, **le SDRIF devra faire l'objet d'une communication à la hauteur de la large concertation qui a présidé à son élaboration** : ateliers, forums, conférences élargies aux intercommunalités et aux institutions des régions du Bassin parisien, participations citoyennes, enquête publique...

Par sa nature et sa portée, **le SDRIF concerne les 11,4 millions de Franciliennes et Franciliens**, individuellement, mais aussi collectivement, notamment au travers des structures professionnelles et associatives à tous niveaux.

C'est pourquoi **l'appropriation effective du SDRIF, une fois approuvé, suppose une large communication adaptée à ses différentes cibles** : affectant la qualité de vie de chacun, favorisant l'égalité sociale et territoriale, améliorant la cohésion sociale, jouant sur le développement des équipements et des services, développant le logement et l'emploi, assurant de meilleures conditions de déplacement, **le SDRIF est la grande œuvre francilienne pour les 20 à 25 ans à venir.**

Le CESR considère qu'il y a besoin d'un projet phare qui projette emblématiquement les défis régionaux et les ambitions franciliennes sur l'ensemble des composantes régionales.

Pour le CESR, ce projet à valoriser est « Arc Express » régional :

- **symbole d'une politique de transport renouvelée**, mettant l'accent sur les liaisons nouvelles de banlieue à banlieue, interconnectée tant avec le réseau métropolitain qu'avec les transports de bassins à mettre en place au sein des A.O.P.(Autorités Organisatrices de Proximité) ;
- **symbole d'un polycentrisme renforcé**, desserrant la contrainte du cœur de la métropole, en favorisant l'équilibre des pôles de centralité de l'agglomération ;
- **symbole d'une densification et d'une compacité acceptées** d'autant mieux que l'urbanisation nouvelle s'appuiera sur le développement de l'intermodalité renforcée par la proximité des gares ;
- **symbole d'une qualité de vie** favorisant l'attractivité de la région Ile-de-France.

Le CESR approuve par ailleurs l'élaboration par la Région et l'Etat des guides d'application du SDRIF "illustratifs et pédagogiques" (voir rapport p. 190) qui contribueront à l'appropriation collective du Schéma directeur par les acteurs de l'aménagement, mais aussi par le monde associatif et plus largement par tous les Franciliennes et Franciliens.

IV - L'avenir du projet

Article 16 – Les suites de la procédure de révision

Le CESR considère que les travaux du Comité de Pilotage et du Comité Technique d'une part, qui ont conduit à favoriser les convergences entre l'Etat et la Région et à réduire les écarts entre leurs positions initiales, les conclusions de la Commission d'enquête publique débouchant sur un accord favorable unanime (dès lors que sont effectivement levées les réserves émises) et d'autre part, le fort engagement de la société civile, au travers du CESR lui-même, devraient permettre un débat conclusif **les 25 et 26 septembre 2008, au Conseil régional.**

Le CESR souhaite que les démarches parallèles engagées en matière de gouvernance de l'agglomération centrale, les missions et projets en cours (mission du Secrétariat d'Etat en charge du développement de la région capitale, mission Dermagne sur la zone aéroportuaire de Roissy, projet de création d'un syndicat mixte d'étude sur le cœur d'agglomération, scénarii pour la métropole Paris-Ile-de-France demain,...) **les grands projets d'architecture et d'urbanisme, prennent en compte les orientations stratégiques du SDRIF, avec l'objectif d'assurer leur réussite à tous les niveaux d'action.**

Le CESR renouvelle son vœu qu'une fois adopté par le Conseil régional, le document soit transmis dans les meilleurs délais au Conseil d'Etat, en vue de son approbation par décret, pour un début d'application rapide, au regard des défis retenus et des orientations de développement durable et d'aménagement approuvées.

