

Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Ile-de-France

**ARRET DU PROJET DE SCHEMA DIRECTEUR
DE LA REGION ILE-DE-FRANCE**

Sommaire

EXPOSE DES MOTIFS	5
1. Le contexte de la révision.....	7
2. Un projet bâti sur le socle du SDRIF de 2008.....	8
3. Un projet d'aménagement et un document d'urbanisme qui s'inscrivent dans une vision du territoire et une stratégie de mise en œuvre.....	9
4. Un moment essentiel dans la construction collective de l'Île-de-France.....	12
PROJET DE DELIBERATION	15
ANNEXE A LA DELIBERATION	17

EXPOSE DES MOTIFS

Le Schéma directeur Île-de-France 2030 porte le projet de la transition de l'aménagement régional. Conçu à l'aune du développement durable dans la perspective des décennies à venir, il vise à l'attractivité et au rayonnement francilien et place au cœur de ses préoccupations le cadre de vie et le quotidien du Francilien de 2012 et de demain.

Document de planification stratégique, le SDRIF apporte des réponses aux modes de vie actuels et futurs des Franciliennes et des Franciliens en termes de mobilité, d'habitat, d'emploi, de relation à leur environnement, aux usages qu'ils ont et auront de leurs lieux de vie, en termes de pratiques sociales, culturelles, récréatives, sportives. Il apporte des réponses concrètes aux conditions de leur épanouissement individuel au sein d'une même communauté de destin en termes de déplacements, travail, formation, logement, environnement, services publics, équipements publics et privés, aux conditions de cet épanouissement dans un monde où les disparités sociales et les inégalités territoriales, parfois les ségrégations, s'aggravent. Aussi, l'ambition du Schéma directeur Île-de-France 2030 est d'engager le territoire francilien dans un processus de nouveau modèle de développement pour lequel la solidarité doit être la valeur première.

Le Schéma directeur s'appuie sur le socle du projet voté en 2008, fruit d'un large consensus et d'une avancée reconnue en termes d'aménagement durable, mais que des évolutions législatives avec les lois Grenelle et la loi Grand Paris ont conduit à mettre en révision. Par ailleurs, il est établi en association avec l'État et le Conseil économique, social et environnemental régional, en concertation avec l'ensemble des collectivités et des acteurs d'Île-de-France, et en lien avec le Bassin parisien.

De fait, les trois défis de 2008 auront été confortés, qu'il s'agisse :

- de la réduction des inégalités territoriales, sociales et environnementales ;
- de la promotion d'une organisation urbaine répondant aux mutations climatiques et énergétiques ;
- du développement de l'emploi, de l'excellence économique et du rayonnement international.

Depuis, le contexte de crise financière, économique, sociale et environnementale au niveau mondial s'est amplifié, rendant indispensable la mutation accélérée de nos modèles : la ville post-Kyoto, la conversion écologique et sociale de l'économie, la transition énergétique post-Fukushima, la métropolisation, deviennent les nouveaux paradigmes auxquels le projet régional a choisi de s'atteler. Un nouvel enjeu a de fait émergé, celui du défi alimentaire. 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.

L'ambition régionale, ainsi posée, fait sienne la prise en compte des équilibres interrégionaux et se déploie sur l'ensemble du territoire francilien, tant dans le cœur dense de la métropole, que dans les quartiers en difficultés, les espaces périurbains, les pôles de centralité, l'espace rural. Faisant le constat que territoires urbains et territoires ruraux ne peuvent connaître de développement pérenne et durable sans prise en compte de leur interrelation, chaque territoire est considéré comme à la fois solidaire et contributif de l'échelle régionale. De cette mise en synergie entre territoires découle la constitution, dans une volonté de cohérence d'ensemble, d'une région métropolitaine forte, ancrée dans le développement durable, ouverte sur le Bassin parisien, l'Europe et le monde.

La traduction de cette vision se décline dans le projet spatial régional articulé autour de trois piliers :

- relier et structurer, pour permettre une région plus connectée et plus durable ;
- polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive ;
- préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte.

Des principes forts d'aménagement accompagnent le projet régional.

La mixité et la proximité des fonctions et des aménités urbaines pour chaque bassin de vie constituent des priorités en vue d'un meilleur équilibre entre l'habitat, l'emploi et les transports collectifs. Sont ainsi concernés la mobilité quotidienne apaisée via les modes actifs et les boulevards métropolitains, le retour de la nature en ville et la reconquête des espaces de ressourcement, le dynamisme culturel, le déploiement des services urbains et des services publics, des équipements structurants d'enseignement et de recherche, de santé, culturels, sportifs et de loisirs, le développement de la production des énergies renouvelables, l'organisation des circuits courts et de la logistique, la valorisation de la production agricole locale.

La robustesse et la résilience du système francilien doivent être confortées, pour mieux résister aux crises de toutes sortes. Les maillages et les mises en réseaux doivent être recherchés qu'il s'agisse des réseaux de transports collectifs renouvelés, du déploiement des infrastructures numériques, de la redynamisation de l'économie francilienne dans les secteurs de la création, de la connaissance, du tourisme, de la transition écologique, des écofilères (dont le développement des énergies renouvelables), de la réindustrialisation, de la gestion sobre des ressources et du traitement de la vulnérabilité aux aléas climatiques ou encore de la résorption des sources de nuisances et de pollutions.

L'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels doivent être maîtrisés par le renouvellement de la ville sur la ville, dont une nouvelle génération de zones d'activités intégrées au milieu urbain, par la densification et l'intensification du cœur de métropole, autour des gares et des pôles de centralité, par l'extension raisonnée dans les bourgs et villages, par la protection de la ceinture verte régionale, par une extension urbaine contrôlée.

La valorisation et la préservation des ressources naturelles, de la biodiversité, du patrimoine naturel, urbain, architectural et paysager, constituent des principes forts de l'aménagement régional. Sont concernés la lutte contre l'imperméabilisation des sols et l'intégration de la ressource en eau en milieu urbain, le déploiement et le maillage des liaisons vertes et des corridors biologiques, le recyclage des déchets au plus près des sources, la reconnaissance du patrimoine ordinaire, des caractéristiques du paysage et de l'identité des lieux, la prise en compte du fleuve et des espaces en eau dans les séquences urbaines, ainsi que par l'établissement de fronts urbains préservant les « espaces ouverts » fragiles.

C'est l'ambition d'une plus grande cohésion entre les territoires qui guide le SDRIF, avec le rééquilibrage vers l'Est de l'Ile-de-France par des objectifs logement/emploi favorables à la Seine Saint Denis, au Val de Marne, au Val d'Oise et à la Seine et Marne, par un réseau de transport permettant le désenclavement des territoires les moins favorisés, par de nouveaux grands équipements, par une meilleure réponse aux spécificités des territoires périurbains et ruraux et leur apport au dynamisme régional.

Le logement, fondement de l'équité - sociale et territoriale – mais aussi de l'attractivité, appelle une production massive et de qualité, notamment dans le secteur social locatif, afin de permettre à tous un parcours résidentiel choisi. Face à l'aggravation de la crise du logement, l'objectif régional porte son ambition sur un effort de création de 70 000 logements par an en moyenne, soit près de 1,5 million de nouveaux logements à l'horizon 2030.

Par ailleurs, la question de l'emploi doit venir accompagner l'effort de construction et contribuer au dynamisme et au rayonnement économique francilien. La création de 28 000 emplois par an est

ainsi prévue, avec une volonté accrue d'un rééquilibrage territorial et d'une solidarité entre bassins de vie.

La qualité de la mobilité doit de même être améliorée avec des transports collectifs renforcés et développés. Les infrastructures de transport en commun sont l'armature du développement territorial, elles doivent permettre de se déplacer à l'échelle francilienne comme à celle des dessertes locales, améliorant les déplacements de banlieue à banlieue et assurant le désenclavement de certains territoires. L'amélioration du réseau express régional (RER) et du réseau de métro, comme la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express, en constituent les projets majeurs. Les déplacements locaux doivent tout autant être développés, avec un effort massif en faveur des tramways, des bus à haut niveau de service, des bus en sites propres, mais aussi des liaisons douces déployées en maillages fins, afin de favoriser les modes actifs de déplacements (marche, cycles, etc.).

Le Schéma directeur Île-de-France 2030 se donne ainsi 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. Sa mise en œuvre partagée reste néanmoins un enjeu majeur : les dynamiques de partenariats territoriaux comme l'amélioration continue du document avec l'ensemble des acteurs du territoire, dont les collectivités et les Franciliens, en seront les garants.

Il s'agit bien d'inventer à l'échelle de l'Île-de-France, au travers de la diversité des territoires et des Franciliens, un avenir commun résolument engagé dans le développement durable, où chacun puisse contribuer et bénéficier équitablement de l'attractivité et du rayonnement francilien.

1. Le contexte de la révision

Quatre ans après l'adoption par la Région du projet de 2008, deux ans après le vote de la loi Grand Paris et l'avis du Conseil d'Etat, le Schéma directeur est à nouveau soumis au vote du Conseil régional. Il s'inscrit dans un contexte radicalement différent.

L'accord Etat/Région de janvier 2011 a confirmé la priorité que constitue la modernisation en profondeur du réseau de transport en Ile-de-France – via le plan de mobilisation pour l'amélioration urgente « des trains du quotidien » et le projet du Grand Paris Express.

Avec ces projets d'infrastructures nouvelles, ce sont des avancées décisives qu'entérine le projet de SDRIF pour l'amélioration des transports en Ile-de-France : ce sont près de 240 kilomètres de métro supplémentaires, 70 kilomètres de RER et 75 kilomètres de tramways qui seront ainsi réalisés d'ici 2030. Ce réseau sera essentiel pour le rééquilibrage territorial vers l'Est que porte la Région, au bénéfice des déplacements quotidiens des Franciliens et de l'attractivité économique des territoires. La Région conforte ainsi son choix de 2008 en faveur des transports collectifs.

D'autre part, la loi de juin 2011 a donné une reconnaissance légale au projet de SDRIF de 2008 : les documents d'urbanisme des communes et intercommunalités peuvent s'y référer dans le cadre de leur procédure d'élaboration ou de révision.

Cette loi a, par ailleurs, renforcé la compétence de la Région puisque désormais le Président doit rendre un avis sur la compatibilité avec le projet de SDRIF. L'application de cette loi jusqu'à l'approbation du prochain SDRIF aura permis de débloquer ainsi de nombreux projets locaux.

Enfin, la loi relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et aux renforcements des obligations de production de logement social, votée il y a quelques jours, a réinstauré la primauté du Schéma directeur sur les contrats de développement territorial (CDT). Ceux-ci devront lui être compatibles, dans un calendrier d'élaboration mis en cohérence avec celui de la révision du schéma directeur, tous devant aboutir d'ici la fin de l'année 2013. Par cette modification

législative, les CDT deviennent des outils de mise en œuvre du Schéma directeur, aux côtés des dispositifs contractuels déjà existants.

La Région retrouve donc aujourd'hui pleinement ses prérogatives. Elles seront assumées dans le respect des compétences des collectivités locales. Il appartient en effet à la Région, avec l'Etat, les Départements, le Conseil économique, social et environnemental régional, les chambres consulaires régionales, et avec les élus locaux, de mettre en œuvre un projet spatial cohérent, équilibré, intérateur des dynamiques locales, bénéfique à l'ensemble des territoires franciliens.

Le SDRIF, document de planification stratégique, constitue une vision de long terme de transformation du modèle spatial, social et sociétal de l'Ile-de-France. Dans un moment de cristallisation des crises, qu'elles soient économiques, écologiques ou sociales, ce schéma répond de façon ambitieuse et concrète à l'amélioration des conditions de vie des Franciliennes et des Franciliens ainsi qu'à leurs aspirations premières. Il s'attache à répondre aux besoins identifiés de logements, d'emplois, de dessertes en transports collectifs, d'équipements, d'espaces verts, et vise à assurer l'amélioration de la qualité de vie en termes de services, de flux générés, de ressourcements, de préservation et de valorisation du patrimoine bâti, naturel et agricole.

2. Un projet bâti sur le socle du SDRIF de 2008

Le projet de document d'aménagement et d'urbanisme soumis à la délibération du Conseil régional s'inscrit dans la réflexion sur l'avenir de l'Ile-de-France lancée en 2004.

En effet, la procédure de révision du SDRIF menée lors de la précédente mandature a largement contribué à l'ouverture et à la structuration du débat métropolitain dans la région. Elle l'a fait de manière profondément renouvelée : en prenant le temps de tenir compte des contributions de tous les acteurs, collectivités publiques, ententes interterritoriales, organisations socio-professionnelles, opérateurs, associations, personnalités qualifiées et bien sûr celles des citoyens ; mais également en faisant le choix d'engager résolument la collectivité régionale dans un projet de développement durable à l'échelle de l'ensemble de son territoire. En cela le SDRIF de 2008 a été assurément précurseur des évolutions connues depuis lors par l'action publique, notamment dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement ».

Ce document, dont le Conseil régional a fait le cadre de référence de son action, est aujourd'hui mis en œuvre. De nombreux documents d'urbanisme des communes et intercommunalités franciliennes ont repris ses orientations. En particulier, près d'une trentaine de plans locaux d'urbanisme (PLU) et deux schémas de cohérence territoriale (SCoT) ont souhaité bénéficier de la possibilité qui leur est offerte depuis la loi du 15 juin 2011 « visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France » d'être compatibles avec le SDRIF de 2008 plutôt qu'avec celui de 1994.

Ce socle doit être maintenu car l'aménagement d'un territoire comme celui de la métropole francilienne nécessite une vision de long terme et parce que les projets locaux, publics comme privés, ont besoin d'une stabilité du cadre et des règles de droit dans lesquels ils s'inscrivent.

Néanmoins, ce cadre se devait d'être actualisé.

Le SDRIF conforte ainsi sa contribution majeure en matière de planification stratégique, à partir des leviers d'action qui lui sont propres, afin d'apporter des réponses aux défis posés par les crises actuelles

Sont au cœur du projet régional, la prise en compte des crises économique et sociale qui conduisent à la nécessité de produire massivement des logements de qualité dans des territoires bien desservis en transports collectifs et en services, tout en relançant la création d'emplois. Ceux-ci doivent s'inscrire dans la dynamique métropolitaine, en tirant tout autant parti du potentiel de son

rayonnement international, que de la mise en œuvre d'un modèle plus respectueux des équilibres locaux et des aspirations des citoyens. Il en est de même de la prise en compte des crises environnementale et énergétique, avec le renchérissement et la raréfaction inéluctable des énergies fossiles, ainsi que du développement d'un modèle territorial plus durable, avec la préservation de la biodiversité et des terres agricoles. Les réponses à ces grands défis conduisent à la mise en place d'un modèle urbain compact, intense, multipolaire et solidaire.

Le SDRIF prend également en compte les accords trouvés en 2011, en particulier avec l'Etat et l'ensemble des conseils généraux d'Ile-de-France, sur la modernisation du réseau de transports collectifs métropolitain autour de trois priorités : rénovation de l'existant, optimisation par de nouvelles lignes en rocade, maillage. Le nouveau SDRIF doit également organiser les synergies entre toutes les dynamiques de développement enclenchées autour des nouveaux points d'interconnexion de ce réseau de transport et pour lesquelles les communes se mobilisent dans le cadre d'organisations variées et de modes de contractualisation renouvelés.

Le SDRIF s'articule de même en adéquation avec les nouveaux outils issus des évolutions récentes du cadre législatif. Avec les documents de niveau régional, comme le Schéma régional de l'air du climat et de l'énergie (SRCAE), le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et le Plan régional de l'agriculture durable (PRAD), tous en cours d'élaboration. Egalement pour orienter au mieux les possibilités offertes aux documents d'urbanisme locaux d'agir sur l'intensification de la ville en lien avec le développement des transports collectifs et pour mettre en cohérence les contrats de développement territorial, dont la loi exige désormais la mise en compatibilité avec le SDRIF.. Ce doit enfin être l'occasion de faire avancer le débat sur les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs fixés, notamment en matière de relance de la production de logements.

Enfin, le SDRIF, document aux effets prescriptifs, s'améliore dans le sens indiqué par le Conseil d'Etat lors de son examen du SDRIF à l'automne 2010. Le rapporteur de la Section des Travaux publics, qui est désormais associé aux travaux de la révision en cours, avait, en effet, souligné le caractère satisfaisant, du point de vue de la légalité interne, du SDRIF de 2008 tout en pointant quelques difficultés ponctuelles. La révision actuelle est donc l'occasion de s'assurer de l'adéquation du document régional avec son objet légal ; à la fois projet d'aménagement et document d'urbanisme il ne saurait ni s'attacher à des considérations étrangères à l'utilisation du sol ni entrer dans un niveau de détail qui le conduirait à méconnaître les compétences des autres collectivités et notamment le champ imparti aux documents d'urbanisme locaux.

Le projet qui est soumis à la délibération du Conseil régional répond à tous ces objectifs.

3. Un projet d'aménagement et un document d'urbanisme qui s'inscrivent dans une vision du territoire et une stratégie de mise en œuvre

Le SDRIF est un document hybride, qui exprime un projet politique tout en étant très encadré par le droit car il définit des règles d'urbanisme qui s'imposent aux autres collectivités territoriales dans le respect du principe constitutionnel de libre administration. Le principe de subsidiarité est au cœur du projet. Pour cela, il doit être facilement appropriable et compréhensible par les acteurs chargés au quotidien de sa mise en œuvre. Le projet de SDRIF est ainsi organisé en plusieurs fascicules.

3.1. Le fascicule « Vision régionale »

Ce document n'est pas une composante du SDRIF au sens juridique du terme. Il inscrit le document de planification dans une perspective plus large, pour donner à voir ce qu'est l'Ile-de-France, ses habitants et leurs aspirations ainsi que son territoire dans toute sa diversité et sa

longue histoire. Il inscrit le SDRIF à la fois dans cette réalité sensible et dans une vision à plus long terme qui constitue le projet porté par la Région.

3.2. Le fascicule « Défis, Projet spatial et Objectifs »

Il constitue le cœur du SDRIF puisqu'il présente le projet d'aménagement et de développement durables.

Il comprend tout d'abord l'exposé des « défis » que doit relever l'Ile-de-France : promouvoir davantage de solidarité, faire face aux mutations de l'environnement, préparer la transition économique, sociale et solidaire et faire du défi alimentaire une préoccupation majeure des politiques d'aménagement et de développement. Il s'agit de véritables éléments de constat qui engagent pour l'avenir.

Cette partie est illustrée par des infographies qui présentent les grandes tendances du développement francilien et les illustrent par des exemples concrets.

Dans un deuxième temps, ce fascicule annonce le projet spatial régional qui doit permettre à l'Ile-de-France de répondre à ces défis. Ce projet est assis sur des valeurs et des principes d'action : ce que le SDRIF appelle le « modèle francilien de développement durable ». Le projet lui-même est présenté sous la forme d'une image cartographiée de la région métropolitaine en 2030, qui est la mise en cohérence des trois grands piliers spatiaux du SDRIF : « relier – structurer » ; « polariser – équilibrer » ; « préserver – valoriser ».

La nécessaire solidarité à l'échelle régionale n'empêchant pas la prise en compte de la diversité francilienne, cette partie présente ensuite quelques grands enjeux spécifiques du projet spatial : structurer le cœur de l'Ile-de-France, conforter les grandes polarités régionales, révéler la dynamique des territoires ruraux, fédérer autour de l'identité commune qu'est le réseau fluvial, promouvoir la cohérence à l'échelle du Bassin parisien.

La troisième partie de ce fascicule détaille les objectifs assignés aux politiques thématiques concourant à l'aménagement de l'Ile-de-France et permettant, par là, la réalisation du projet spatial régional. Ces objectifs sont présentés à travers ce qui fait l'importance de l'action de niveau régional : à la fois la prise en compte de perspectives globales et de long terme et la valorisation des initiatives locales qui concourent à leur réalisation. En d'autres termes, le SDRIF a pour but d'orienter les politiques de l'ensemble des acteurs concernés pour articuler efficacement amélioration de la vie quotidienne des Franciliens et amélioration du fonctionnement métropolitain de la région.

Ces objectifs visent, d'une part, le fonctionnement équilibré des territoires, le développement coordonné de l'emploi et du logement dans les bassins de vie, un aménagement urbain et un environnement naturel plus harmonieux, un accès facilité aux équipements ou aux transports, et d'autre part, l'optimisation du système régional, qu'il s'agisse de dynamisme économique, d'ouverture internationale, de rayonnement culturel ou de robustesse face aux risques et mutations. Ils sont accompagnés de cartes thématiques qui illustrent les enjeux territoriaux de ces politiques.

Enfin, la dernière partie de ce fascicule propose une géographie stratégique du SDRIF, c'est-à-dire les grands territoires d'intérêt métropolitain qui connaissent des enjeux d'aménagement et de développement spécifiques et sur lesquels réside un intérêt particulier de cohérence de l'action tant locale que régionale. Ces territoires comportent tous des secteurs pour lesquels l'objectif du SDRIF est de permettre le développement des territoires concernés en cohérence avec l'ensemble métropolitain.

3.3. Le fascicule « Orientations réglementaires » et la carte de destination générale des différentes parties du territoire

La réalisation du projet d'aménagement régional dépend de nombreuses politiques sectorielles. Néanmoins, ce projet doit avant tout se traduire dans l'utilisation du sol et c'est pourquoi le SDRIF comprend un volet normatif qui s'impose directement aux documents d'urbanisme locaux, SCOT et PLU.

La partie réglementaire du SDRIF s'incarne dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) dont la lecture, l'interprétation et l'application sont permises par le fascicule « orientations réglementaires » dans lequel elle est insérée. Ces éléments étant destinés à permettre la mise en œuvre du projet spatial régional, notamment en lien avec les grands territoires d'intérêt métropolitain, la carte comme le texte sont organisés autour de ses trois grands piliers spatiaux : « relier – structurer » ; « polariser – équilibrer » ; « préserver – valoriser ». Plus précisément, les SCOT et, en leur absence, les PLU devront traduire à la fois les projets d'infrastructures de transport, les développements urbains et les éléments de protection des espaces agricoles, naturels et boisés.

L'économie générale du SDRIF de 2008 a été maintenue. Certains équilibres ont pu être améliorés, en particulier pour s'assurer que les développements urbains en dehors de l'agglomération parisienne étaient orientés vers les pôles de centralité des espaces ruraux et non disséminés sous forme de mitage des espaces agricoles.

Les nouveaux projets ont, bien sûr, été intégrés, à commencer par le réseau de transport du « Grand Paris Express ». En lien avec l'amélioration de la desserte par les transports collectifs, les orientations en matière d'intensification de la ville existante ont été renforcées. Les grands territoires de projets ont fait l'objet d'approches concertées et bénéficieront de capacités de développement adaptées.

Enfin, une attention particulière a été portée à l'intégration de la région dans son environnement naturel, notamment par le renforcement des orientations en matière de préservation, de valorisation et de restauration des continuités écologiques en cohérence étroite avec le SRCE élaboré parallèlement et conjointement avec l'Etat.

3.4. Le fascicule « Evaluation environnementale »

Comme en 2008, le choix a été fait de présenter l'évaluation environnementale du SDRIF dans un fascicule dédié même si elle a irrigué le projet tout au long de la réflexion et ainsi participé à la définition du projet régional.

Cette évaluation constitue un document très encadré par le droit, qui a fait l'objet d'un travail de cadrage préalable par le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), Autorité environnementale désignée par le législateur pour s'assurer que le document régional apporte bien sa pierre à l'édifice d'un développement respectueux des engagements internationaux en matière d'environnement.

Mais ce fascicule a également une visée pédagogique et permet au lecteur de mieux comprendre l'articulation du SDRIF avec les autres documents d'urbanisme et d'environnement, de connaître ses incidences prévisibles sur l'environnement (climat, consommation d'espace, ressources, etc.), ainsi que la justification des choix opérés et les mesures qu'il prévoit pour éviter, réduire ou compenser ses conséquences dommageables sur l'environnement.

3.5. Le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF » (en annexe)

Le SDRIF est un document de planification spatiale de long terme. Il trace une perspective, et non pas 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. Il est susceptible d'évoluer pour être adapté au contexte mais la cohérence dans l'action qu'il permet est la garantie de l'atteinte de ses objectifs.

C'est la raison pour laquelle il est proposé d'accompagner le SDRIF d'un fascicule, à la fois pédagogique et propositionnel, dédié aux actions de mise en œuvre et aux réflexions qui seront susceptibles de favoriser cette cohérence. Ce fascicule fait partie intégrante du SDRIF, même s'il ne prend pas part à la définition du projet en lui-même. Il a le statut d'une annexe qui présente des modalités possibles d'opérationnalité du SDRIF dans le temps et aux différentes échelles qu'il prend en compte. Ce fascicule n'a pas de caractère contraignant.

Il présente les différentes politiques et la manière dont elles pourraient être articulées concrètement, avec un certain nombre de priorités qui permettront d'atteindre progressivement les objectifs, par exemple en matière de production de logements et d'équilibres avec le développement de l'emploi, sans obérer la réalisation des objectifs de plus long terme.

Il suggère également un certain nombre de réformes législatives et réglementaires et des modalités d'organisation nouvelles susceptibles d'améliorer l'efficacité des politiques d'aménagement en Ile-de-France.

Enfin, il anticipe le suivi et l'évaluation du SDRIF qui doivent permettre la révision tant des politiques de mise en œuvre que des objectifs du document lui-même.

4. Un moment essentiel dans la construction collective de l'Ile-de-France

La planification spatiale est essentielle pour garantir le développement durable du territoire. Elle constitue une occasion privilégiée d'envisager le devenir de la région et de réfléchir à la mise en œuvre des politiques publiques de manière collective.

L'élaboration du SDRIF de 2008 a participé de l'impulsion du débat métropolitain en Ile-de-France, avec la concertation sans précédent de 2006 puis l'enquête publique très ambitieuse de 2008.

Cette démarche s'est inscrite dans l'émergence de la réflexion partagée par de nombreuses collectivités, autour de la Ville de Paris, sur la gouvernance de cet espace de solidarité commun. De la Conférence métropolitaine au syndicat mixte Paris Métropole en passant par les très nombreuses initiatives de coopération intercommunale ou interterritoriales, la décennie écoulée a vu une véritable modernisation de la gouvernance en Ile-de-France.

Les réflexions ont été prolongées par les débats publics sur le « Grand Paris » et Arc Express qui ont montré les bénéfices que recelaient l'intelligence collective et la concertation citoyenne.

La présente révision du SDRIF doit s'inscrire dans cette dynamique féconde. C'est pourquoi le projet soumis à la délibération du Conseil régional a été très largement partagé avec tous les partenaires de la Région. La Conférence territoriale régionale en novembre 2011 et la Rencontre des coopérations territoriales en février 2012 ont permis de connaître les attentes, notamment des collectivités territoriales, pour cette procédure. L'Etat et le CESER sont étroitement associés, au pilotage politique comme aux réflexions techniques. Les personnes publiques associées, conseils

généraux, chambres consulaires, Paris Métropole et AMIF, ont également pris part au comité de pilotage. Elles ont pu, ainsi que les intercommunalités et communes mais également les opérateurs de l'aménagement, faire part de leurs propositions et formuler des observations sur la première version de l'avant-projet de SDRIF.

De même les Franciliens, en amont de l'enquête publique, ont été consultés à travers l'organisation de groupes de travail avec des experts et de élus.

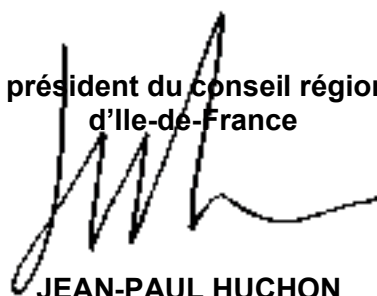
Le projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional sera soumis pour avis aux personnes publiques associées, qui disposeront d'un délai de deux mois pour formuler leurs avis, ainsi qu'à l'Autorité environnementale. Le projet sera ensuite présenté à l'enquête publique entre les mois de mars et d'avril 2013.

Cette enquête sera réalisée dans le même calendrier que celle du plan de déplacements urbains, dans vingt-huit lieux d'enquête, partout en Ile-de-France. Par ailleurs, elle aura également lieu sur Internet. Un site dédié sera mis à disposition du public. Selon la volonté du président de la commission d'enquête, seul décideur en la matière, des réunions publiques pourront également être organisées.

Dès la fin 2012 et début 2013, pour garantir le succès de l'enquête publique, un dispositif de concertation et d'information des élus et du public sera mis en place. Plusieurs rencontres territoriales avec les acteurs locaux et les citoyens seront organisées. Il est également prévu, outre un site Internet dédié au schéma directeur, la réalisation d'une carte du SDRIF numérique et interactive (sur ordinateurs et tablettes numériques). Il est également envisagé la réalisation d'une exposition permettant de présenter le contenu du Schéma directeur en lien avec les actions régionales en matière d'aménagement (Ateliers de création urbaines, appel à projets Nouveaux quartiers urbains, actions des Parcs naturels régionaux, etc.).

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

**Le président du conseil régional
d'Ile-de-France**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JPH', is written over the printed name of the president.

JEAN-PAUL HUCHON

PROJET DE DELIBERATION**DU 25 OCTOBRE 2012****Arrêt du projet de schéma directeur de la région Ile-de-France**

LE CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

- VU** Le code général des collectivités territoriales ;
- VU** Le code de l'urbanisme, notamment l'article L.141-1 et suivants ;
- VU** Le code de l'environnement ;
- VU** Le décret du 26 avril 1994 portant approbation de la révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- VU** 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 ;
- VU** Le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ;
- VU** La communication du Président du Conseil régional d'Ile-de-France en date du 29 septembre 2011, intitulée « Ile-de-France : quel projet d'aménagement pour demain ? Principes pour la révision du schéma directeur » ;
- VU** L'avis de la Commission de l'Aménagement du territoire ;
- VU** L'avis N° 2012-XX du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) en date du 17 octobre 2012 sur le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France soumis à l'arrêt ;
- VU** Le rapport N° CR 81-12 présenté par monsieur le Président du Conseil régional d'Ile-de-France.

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

Arrête le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France, tel qu'annexé à la présente délibération.

Article 2 :

Reconnaît le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France comme le cadre de référence de l'action régionale.

Article 3 :

Mandate le Président du Conseil régional pour engager les démarches préalables à l'adoption du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) par le Conseil régional :

1. La transmission pour avis du projet ainsi arrêté aux Conseils généraux des départements d'Ile-de-France, au CESER, aux chambres consulaires ainsi que, au titre de l'évaluation environnementale et de la prise en compte de l'environnement dans le SDRIF, au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
2. La soumission de ce projet à enquête publique, assorti des avis des Conseils généraux des départements d'Ile-de-France, du CESER, des chambres consulaires et du CGEDD ;
3. Les modifications du projet, sans en remettre en cause l'économie générale pour autant, afin de prendre éventuellement en compte les conclusions des avis émis par les Conseils généraux des départements d'Ile-de-France, du CESER, des chambres consulaires, du CGEDD, et de la Commission d'enquête

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXE A LA DELIBERATION

Le projet de schéma directeur de la région Ile-de-France composé des documents suivants :

- **la « Vision régionale » (en préambule) ;**
- **les « Défis, projet spatial régional et objectifs » ;**
- **les « Orientations réglementaires » auxquelles est annexée la carte de destination générale des différentes parties du territoire ;**
- **l'« Evaluation environnementale » ;**
- **les « Propositions pour la mise en œuvre du SDRIF » (en annexe).**