

Enquête publique relative à la révision du
schéma directeur de la région Ile-de-France

Rapport de la commission
d'enquête publique

Extrait du rapport

8.1 Préambule

Le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

L'enquête publique portant révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est prévue par l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme qui stipule : « La Région d'Ile-de-France élabore en association avec l'Etat un Schéma Directeur portant sur l'ensemble de cette région. Avant son adoption par le Conseil régional, le projet de Schéma Directeur, assorti de l'avis des Conseils généraux intéressés, du Conseil économique et social régional et des Chambres consulaires, est soumis à enquête publique ».

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

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

Cette situation a entraîné le vote de la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France. Elle permet aux communes et à leurs groupements de faire application de dispositions du projet de SDRIF adopté par le Conseil régional en 2008, qui ne sont pas contraires à la loi du Grand Paris, afin de pouvoir réaliser certaines opérations d'aménagement bloquées par le prolongement de l'application du SDRIF de 1994. Cette application du projet de SDRIF de 2008, par dérogation à l'article L 111-1-1 du Code de l'urbanisme concernant les SCoT et les PLU, s'applique jusqu'à la première approbation d'un Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France suivant l'entrée en vigueur de la loi et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2013.

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

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

Ce rappel des procédures montre leur complexité et leur longueur.

Lors de l'enquête publique, les acteurs de l'aménagement de la région Ile-de-France ont exprimé leur souhait de parvenir enfin à un SDRIF approuvé le plus tôt possible, assurant la stabilité et la sécurité juridique des documents d'urbanisme à mettre en compatibilité avec le nouveau SDRIF dans un délai de 3 ans après son approbation. Les acteurs économiques ont partagé cette attente pour disposer enfin d'un cadre pérenne permettant d'y inscrire le développement économique.

8.2 L'avis de la commission d'enquête sur le déroulement de l'enquête publique

L'organisation de la présente enquête publique a été définie par l'arrêté N°13-15 signé par M. le Président du Conseil régional d'Ile-de-France le 25 février 2013, et rectifié par l'arrêté N° 13-32 du 20 mars 2013.

L'enquête publique a été ouverte initialement du 28 mars au 30 avril 2013.

Le 19 avril 2013, le Président de la commission d'enquête a décidé de prolonger de deux semaines l'enquête publique,

- « considérant la faible participation du public depuis le début de l'enquête ;
- considérant l'importance de la portée du Schéma Directeur sur la vie quotidienne des Franciliens et leur environnement et, en conséquence, l'importance de leur information et de leur expression sur le projet de révision de ce Schéma Directeur dans le cadre de l'enquête publique en cours,
- considérant la difficulté de faire connaître l'enquête publique à l'ensemble des Franciliens, conjuguée à la difficulté d'appropriation du projet par le public une fois informé et motivé».

Par arrêté de prolongation n° 13-44 en date du 23 avril 2013, M. le Président du Conseil régional a reporté la clôture de l'enquête publique du 30 avril au 14 mai 2013.

L'enquête publique a donc duré 48 jours ; elle s'est déroulée sans incident.

A l'issue de cette enquête publique, la commission d'enquête constate :

- que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête ;
- que l'ensemble des règles de publicité ont été observées ;
- que des dossiers d'enquête conformes aux stipulations de la loi, ainsi que des registres d'enquête ont été mis à la disposition du public dans les 29 lieux d'enquête ;
- que le dossier d'enquête a été mis en ligne sur le site internet dédié au projet ainsi que le registre dématérialisé mis à la disposition du public ;
- que les commissaires enquêteurs ont tenu les permanences prévues par les arrêtés d'organisation de l'enquête, permettant au public qui le souhaitait de rencontrer un des membres de la commission d'enquête ;

- qu'à ces diverses permanences, l'affluence du public a été très variable selon les lieux, mais que les commissaires enquêteurs n'ont eu à rapporter aucun incident qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,
- que les termes des arrêtés du Président du Conseil régional de la Région Ile-de-France organisant cette enquête ont été en tous points respectés.

La commission d'enquête a constaté que la prolongation de la durée de l'enquête avait été demandée par plusieurs intervenants et qu'elle avait enrichi significativement la participation et l'expression du public.

L'enquête a permis de recueillir plus de 2 600 lettres ou observations.

C'est relativement peu si l'on rapporte ce chiffre à la population de l'Ile-de-France (plus de 11,5 millions d'habitants), mais cela a permis néanmoins de recenser les attentes et l'avis du public.

Par rapport à l'enquête publique réalisée en 2007-2008 sur le précédent projet de révision du Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France, il faut noter une réduction importante du nombre de lieux d'enquête passant de 187 à 29. Mais cet éloignement du public des lieux d'enquête a été compensé par l'ouverture de l'enquête sur internet, facilitant pour une majeure partie du public la consultation du dossier, le dépôt d'observations et la consultation de ces observations.

La commission d'enquête estime que le public a pu s'informer et s'exprimer dans des conditions globalement satisfaisantes.

Les observations écrites recueillies se répartissent ainsi :

- 1 869 déposées sur le registre dématérialisé, auxquelles étaient joints 289 courriers;
- 434 sur les registres mis à disposition du public sur les lieux d'enquête ;
- 351 courriers adressés au Président de la commission d'enquête.

L'expression du public a été très riche ; elle a porté sur l'ensemble des sujets concernant le projet et son incidence sur le devenir de la région.

La commission a apporté le plus grand soin au traitement des observations pour respecter l'expression du public: elle a examiné l'ensemble des observations, analysé leur contenu, réparti les sujets d'expression entre les 14 thèmes retenus.

L'indication d'un avis favorable ou défavorable au projet, – bien que peu fréquente et pas toujours motivée par un ou plusieurs sujets –, assorti de réserves ou de conditions, ainsi que le classement de l'occurrence des thèmes abordés par le public dans ses observations, donnent une indication utile de l'acceptabilité sociale du projet.

Ce classement est le suivant:

- le thème des transports et les déplacements, largement dominant, évoqué dans plus de la moitié des observations ;
- suivi de 4 thèmes de niveau similaire, chacun étant évoqué en moyenne dans une observation sur quatre : le développement économique et social, l'environnement, le cadre de vie, la densification ;

- puis de 5 thèmes de niveau similaire, chacun étant évoqué en moyenne dans une observation sur huit : la géographie stratégique, les espaces agricoles, les espaces naturels, le logement et l'habitat, la gouvernance ;
- viennent enfin le cadrage régional de la population et des emplois en 2030, les dispositions réglementaires, la lisibilité et la concertation.

La commission a relevé les propositions et les contre propositions. Elle a pris note des pétitions.

Pour chacun des thèmes retenus, la commission d'enquête a retenu les principaux sujets de préoccupations, d'inquiétudes, d'interrogations et les prises de position en faveur ou non du projet.

La commission a relayé auprès de la Région cette expression au cours du mois de juin 2013 en synthétisant les questions posées par le public, tout en prenant en compte ses propres interrogations. Dans son Mémoire en réponse du 19 juillet 2013, la Région a fait part de son avis et de ses commentaires techniques.

La présentation de cet exercice dans le rapport de la commission d'enquête a permis de préciser et de compléter les éléments du dossier pour éclairer sa compréhension et justifier ses propositions.

Le Mémoire en réponse de la Région propose des ajustements de rédaction du projet allant dans ce sens et permettant à la commission de préciser sa position, de donner son avis et ses conclusions générales sur ce projet de Schéma Directeur.

8.3 L'appréciation globale du projet

Compte tenu de l'objet du Schéma Directeur et de ses spécificités, la commission d'enquête estime devoir donner un avis global portant principalement sur les quatre points suivants :

- les dispositions de ce projet en matière d'obligations législatives et réglementaires, notamment celles fixées par l'article L 141-1 du Code de l'Urbanisme ;
- la pertinence globale du projet eu égard aux enjeux et défis du développement et de l'aménagement de la région Ile-de-France, notamment du point de l'environnement ;
- l'efficacité des moyens prévus pour la mise en œuvre du projet devant assurer la maîtrise de l'atteinte des objectifs annoncés et l'équilibre entre développement et protection ;
- l'acceptabilité sociale du projet tant pour ce qui concerne la réponse aux besoins de la population que son incidence globale et locale sur le cadre et la qualité de vie des Franciliens.

8.3.1 Les obligations législatives et réglementaires

La commission d'enquête rappelle qu'elle n'a pas à donner d'avis d'expert, y compris au plan juridique. Elle est amenée à évoquer ce sujet transversal du respect des textes dans la mesure où il a été abordé par de nombreux intervenants au cours de l'enquête.

Pour ce qui concerne le respect de l'article L 141-1 du Code de l'urbanisme, la commission d'enquête rappelle la difficulté de l'exercice : le Schéma Directeur doit définir les objectifs et les règles d'aménagement et d'urbanisme devant permettre de maîtriser le développement de la région ; les collectivités chargées des documents d'urbanisme locaux devant être

compatibles ou rendus compatibles avec le Schéma Directeur doivent bénéficier du principe de subsidiarité pour définir et préciser l'urbanisme local en tenant compte de leur contexte.

L'article 72 de la Constitution du 14 octobre 1958 dispose « qu'aucune collectivité territoriale ne peut exercer une tutelle sur une autre. Cependant, lorsque l'exercice d'une compétence nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales, la loi peut autoriser l'une d'entre elles ou un de leurs groupements à organiser les modalités de leur action commune ».

La commission d'enquête considère que cette subsidiarité et l'absence d'obligation des collectivités sur l'importance et le rythme de l'urbanisation peuvent conduire à un décalage important entre le scénario indicatif de la situation en 2030 retenu par la Région pour définir les conditions d'accueil de la population et les emplois à cet horizon (projet spatial comprenant notamment les perspectives d'urbanisation, d'infrastructures et de protection), d'une part, et l'ensemble des dispositions mises en œuvre par les collectivités, d'autre part.

Le projet de SDRIF mis à l'enquête a bien distingué dans sa présentation les différents fascicules du Schéma Directeur suivant leur portée juridique :

- le fascicule « Vision régionale » propose un projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires ;
- le projet est présenté dans le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » ;
- les « Orientations réglementaires et la Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) » constituent le seul fascicule prescriptif s'imposant aux documents d'urbanisme locaux ;
- le fascicule « Evaluation environnementale » justifie et explicite les choix d'aménagement, notamment du point de vue de l'environnement,
- et le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » est qualifié d'annexe.

Malgré cette clarification, l'expression du public a mis en relief les difficultés d'appréhension de l'ensemble du projet et ses interrogations sur l'articulation entre les différents fascicules et leur portée. Les questions posées par la commission d'enquête et le Mémoire en réponse ont apporté des précisions et des explications ; des ajustements de rédaction sont proposés par la Région permettant de réduire le champ des incertitudes et des interprétations.

Il subsiste des interrogations sur la pertinence du Schéma Directeur en tant que document de planification de l'aménagement régional permettant de maîtriser son développement, compte tenu du champ important laissé à la subsidiarité. Une partie du public demande plus de prescriptivité pour renforcer l'efficacité du Schéma Directeur, notamment en matière de préservation des espaces agricoles et naturels et de lutte contre l'étalement urbain. La Région elle-même écrit que « la réussite du SDRIF dépendra du partage de ses objectifs et de ses orientations et des conditions de sa mise en œuvre au niveau local » ; dans cette perspective, elle a prévu différents outils d'information, de pédagogie, d'incitation et de contractualisation.

La commission estime que sur certains sujets correspondant à des enjeux de niveau national et régional, des dispositions plus prescriptives auraient pu être fixées dans la mesure où la solidarité et l'intérêt public le justifient.

L'évolution du contenu des documents d'urbanisme locaux en application du Grenelle, et celle prévue par le projet de loi ALUR, favorisent la prise en compte des politiques

environnementales. L'évolution de la gouvernance dans le cadre de la décentralisation pourrait également favoriser la convergence entre les différents acteurs publics.

En toute hypothèse, la bonne mise en œuvre du SDRIF et l'évolution des documents d'urbanisme locaux supposent une convergence de l'Etat, de la Région et des collectivités sur la philosophie et les objectifs du SDRIF.

Aussi, la commission d'enquête estime que l'articulation entre le SDRIF et les documents d'urbanisme locaux serait mieux assurée avec des guides précisant les dispositions réglementaires pour limiter le champ d'interprétation, et proposant des méthodes et des références.

Une vue d'ensemble partagée de l'évolution de l'urbanisation et des différents projets nécessite la création d'observatoires avec des dispositifs communs de suivi et d'évaluation pour l'ensemble des acteurs de l'aménagement, assortis de moyens suffisants.

La question des moyens est posée également pour l'encadrement des documents d'urbanisme et pour le contrôle de légalité par l'Etat.

8.3.2 La pertinence globale du projet

Pour ce qui concerne la pertinence globale du projet eu égard aux enjeux et défis du développement et de l'aménagement de la région Ile-de-France, notamment du point de vue de l'environnement, la commission note des prises de position très contrastées entre les partisans d'une croissance zéro, et ceux estimant que le projet manque d'ambition en matière de développement économique.

La commission ne partage pas les positions de principe extrêmes qu'elle juge irréalistes ; mais elle souligne la nécessité de donner une visibilité du développement à long terme en prévoyant la réservation des besoins correspondants, y compris ceux de l'après 2030. Le problème du développement des plateformes aéroportuaires et du trafic aérien doit être abordé dans ce cadre.

Le développement multipolaire de l'agglomération, mené conjointement avec la densification et une politique de préservation et d'intégration de la nature dans la ville lui paraissent incontournables. Il est tout à fait logique que la géographie du développement soit liée principalement à la configuration du réseau de métro automatique du Grand Paris Express. Ce grand projet, dont le caractère exceptionnel est à souligner, doit être valorisé. En conséquence, les quartiers desservis par les futures gares de ce réseau devraient avoir une qualité exemplaire en matière de densité, de mixité urbaine et d'équipements, eu égard à l'investissement public majeur qui sera affecté à ce réseau de transport.

La commission d'enquête note l'importance du nombre de secteurs d'urbanisation conditionnelle, et celui des projets d'infrastructures dont l'opportunité est encore contestée, y compris pour ceux ayant fait l'objet de plusieurs débats et concertations publics.

La commission d'enquête a estimé que son rôle n'était pas de se prononcer sur l'opportunité de chaque projet, n'ayant pas les moyens d'appréciation nécessaire, y compris en matière d'acceptabilité sociale, ce qui aurait nécessité de reconstituer les historiques de chacun des projets et des concertations déjà menées. Beaucoup d'entre eux ont été inscrits au projet de

SDRIF pour des raisons de compromis et/ou de cohérence ; ils seront soumis aux procédures réglementaires de concertation et d'enquête publique.

La commission rejoint partiellement les doutes sur la soutenabilité du projet global émis par l'Autorité environnementale (Ae) et repris par une partie du public. Ces doutes auraient été réduits si des éléments d'appréciation globaux avaient été produits avec des ordres de grandeur de l'utilité et des impacts des grands projets d'infrastructures et d'aménagements correspondant au scénario du projet 2030. Ceci étant, la commission estime qu'une partie de la « centrifugation », évoquée par l'Ae -, est liée à la géographie du Grand Paris imposée par le tracé de son réseau de transport en rocade. Mais, en dehors du Grand Paris, le projet comporte également à la fois la densification du cœur d'agglomération et des extensions urbaines sur des territoires ruraux, notamment autour de la plateforme aéroportuaire de Roissy, et au niveau de la Ceinture verte ; ces extensions devraient être limitées strictement.

La commission d'enquête considère nécessaire d'articuler en permanence, globalement et localement, développement et protection.

8.3.3 Les moyens de mise en œuvre

Pour ce qui concerne l'efficacité des moyens prévus pour la mise en œuvre du projet devant assurer la maîtrise de l'atteinte des objectifs annoncés et l'équilibre entre développement et protection, une grande partie du public exprime sa perplexité : il en est ainsi pour l'objectif des 70 000 logements à construire en moyenne par an d'ici 2030, compte tenu notamment des problèmes fonciers et de financement, le projet n'apportant pas la preuve de la faisabilité ; c'est également le cas pour le financement des transports jusqu'en 2030 (notamment celui des transports collectifs : Plan de mobilisation, métro automatique du Grand Paris Express, ...) ; c'est le cas enfin pour l'objectif de limiter à 29 000 ha la consommation foncière due à l'urbanisation.

Le financement du logement et des transports d'ici 2030 est un problème majeur qui pourra trouver une solution si les difficultés budgétaires et économiques s'aplanissent d'ici 2030.

La commission d'enquête n'a pas obtenu d'éléments précis sur les besoins de financement du développement, notamment en ce qui concerne les investissements publics, ni sur les besoins fonciers pour faire face à l'urbanisation, ni sur le calcul des 29 000 ha de consommation foncière.

Ces incertitudes sur les moyens se conjuguent avec celles relatives aux dispositions en matière d'urbanisation et de niveau de densification qui seront retenues par les collectivités territoriales.

La multiplicité des acteurs et la complexité des structures administratives de l'Ile-de-France sont aussi des facteurs qui participent aux difficultés de mise en œuvre du SDRIF.

Dans ces conditions, la commission d'enquête est de nouveau conduite à recommander l'élaboration et la mise en œuvre d'un dispositif de suivi et d'évaluation de l'ensemble des ces objectifs pour suivre pas à pas la cohérence globale et locale entre les trois piliers (Relier, Polariser et Préserver), entre l'urbanisation et les besoins de la population, tout en poursuivant l'objectif de rééquilibrage entre les territoires.

8.3.4 L'acceptabilité sociale du projet

Pour ce qui concerne l'acceptabilité sociale du projet, tant pour ce qui concerne son incidence globale que locale, notamment sur le cadre et la qualité de vie des Franciliens, la commission d'enquête a noté une bonne compréhension des enjeux, une inquiétude vis-à-vis de la croissance potentielle des nuisances, et une opposition à la dégradation du cadre et de la qualité de la vie.

Malgré l'intégration du Grand Paris au projet de Schéma Directeur de 2008 et des mesures prévues au plan de mobilisation des transports, une part importante du public s'inquiète de l'évolution des conditions de déplacement eu égard au développement de l'urbanisation et de la poursuite du report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs. Les éléments apportés par la Région dans son Mémoire en réponse montrent que la situation des déplacements en 2030 devrait être globalement meilleure que la situation actuelle. Ceci suppose que les investissements prévus respectent leur programmation et que la situation des territoires insuffisamment desservis par les transports collectifs (y compris par insuffisance de capacité et de niveau de service, - ce qui est le cas de plusieurs lignes de RER-), soit particulièrement suivie, notamment lorsque ces territoires doivent être urbanisés.

L'enquête publique a révélé le besoin d'articuler l'amélioration de la desserte, la qualité de l'urbanisation (niveau d'équipements, mixité, cadre de vie, espaces verts de proximité), le rééquilibrage territorial avec une amélioration du taux d'emploi de la population des territoires défavorisés. La prise en compte des besoins de la population doit bénéficier du développement économique qu'il convient d'orienter, tout en s'appuyant sur les atouts qui déterminent la richesse et l'attractivité de la région.

Le logement et l'habitat, - thème relativement peu abordé par le public-, représente un enjeu majeur pour la prise en compte des besoins de la population. Il s'agit donc de permettre d'augmenter significativement la production de logements répondant également aux besoins de renouvellement du parc immobilier et à celui des économies d'énergie.

Bien que le Grenelle de l'environnement et ses objectifs soient souvent cités, les enjeux climatiques et énergétiques au niveau régional ont été relativement peu abordés. Si le principe de la densification est admis pour limiter la consommation foncière et la réduction des espaces agricoles et naturels, sa mise en œuvre inquiète les défenseurs du cadre de vie et du maintien des zones pavillonnaires. Globalement, le développement de l'urbanisation et le développement économique sont assimilés à une dégradation de l'environnement.

La Région devrait montrer qu'elle se donne les moyens nécessaires pour relever les défis environnementaux au-delà des nouveaux outils que sont les fronts urbains d'intérêt régional et la Trame verte et bleue dans le cadre du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

La commission d'enquête considère que l'amélioration de l'acceptabilité sociale du projet exige des efforts de pédagogie, de concertation et d'évaluation, principalement sur les sujets nécessitant une évolution des conceptions et des comportements sur lesquels la Région devrait conduire des inflexions.

8.3.5 En synthèse

Pour l'ensemble de ces quatre domaines d'appréciation globale du projet, la commission d'enquête estime que ce projet de SDRIF est globalement pertinent et équilibré dans ses objectifs d'urbanisation et de protection. Mais il nécessite une vigilance particulière lors de sa mise en œuvre avec des moyens suffisants.

8.4 L'appréciation thématique du projet

En complément de son appréciation globale du projet qui vient d'être présentée, la commission d'enquête rappelle les principales conclusions de chaque thème conformément aux termes de son rapport. Ces conclusions retiennent l'ensemble des ajustements de rédaction proposés par la Région dans son Mémoire en réponse. Elles formulent des suggestions, des conditions et des propositions susceptibles d'améliorer le projet, sa robustesse et son efficacité, en répondant aux attentes du public.

S'agissant du thème de la lisibilité et de l'appropriation du projet, la commission d'enquête maintient ses demandes d'amélioration de la lisibilité de la CDGT. Pour la compréhension du projet, elle estime que la brochure de synthèse devrait être jointe au dossier approuvé, améliorée et complétée. En ce qui concerne la consultation du dossier sur internet, elle souhaite que de nouveaux outils soient mis à la disposition du public pour faciliter cette consultation.

S'agissant du thème de la concertation, la commission d'enquête estime nécessaire de poursuivre la concertation en permettant au public qui a formulé un grand intérêt au projet lors de l'enquête publique, de suivre sa mise en œuvre et de répondre à ses attentes de participation aux dispositifs de suivi et d'évaluation, ainsi qu' à la préparation des décisions relatives aux aménagements et aux projets prévus au SDRIF.

Pour éviter les inconvénients liés au découpage administratif ou fonctionnel des procédures de concertation, la commission recommande de développer la concertation par territoire stratégique pour mieux associer le public au processus du développement et d'aménagement de la région prévu par le SDRIF.

La participation quantitative relativement faible du public à la présente enquête montre que des efforts importants d'information devraient être déployés pour le sensibiliser aux questions d'aménagement et de développement de la région, ainsi qu'aux grands enjeux correspondants : nécessité de la densification, relations avec la lutte contre le changement climatique, réduction de la consommation énergétique, sauvegarde et mise en valeur du patrimoine, lutte contre l'étalement urbain et préservation des espaces naturels et agricoles. La conduite des inflexions prévues en la matière suppose une bonne adhésion du public permettant une évolution de ses comportements.

S'agissant du thème du cadrage régional de la population et des emplois à l'horizon 2030, la commission d'enquête recommande de veiller à l'incidence du développement de la région sur celui des autres régions et du Bassin parisien, sur l'environnement et la qualité de la vie des Franciliens, compte tenu de l'inquiétude générale sur les effets de l'urbanisation et de la densification. Elle attire l'attention :

- sur la continuité des liaisons aux limites de la région, enjeu important pour les infrastructures de transport, ainsi que sur les continuités écologiques à préserver ou à développer avec les régions adjacentes ;
- sur le développement harmonieux des villes situées de part et d'autre des limites de la région.

Le public attend des explications sur la nécessité de la croissance indéterminée de l'agglomération, sans que des limites ne soient envisagées. Cette question nécessite des études prospectives sur la période après 2030, des réponses complémentaires sur l'évolution du trafic aérien et de ses nuisances, leur limitation pour les aéroports franciliens, la nécessité et la perspective d'un troisième aéroport en dehors de la région.

S'agissant du Grand Paris, la commission regrette l'insuffisance de la prise en considération de son importance pour l'aménagement et le développement de la région, d'une part, l'amélioration des conditions de transport, d'autre part.

La lutte contre les disparités territoriales est bien affirmée ; la réalisation du métro automatique du Grand Paris express devrait y contribuer. Face à l'incrédulité d'atteindre un certain rééquilibrage favorable au rapprochement domicile-travail, les moyens envisagés devront être mieux justifiés, notamment en ce qui concerne les ratios construction de logements/création d'emplois. L'application de ces ratios devrait être particulièrement suivie et évaluée, en évitant une incidence sur la Territorialisation de l'offre de logements (TOL).

S'agissant du thème de la géographie stratégique, la qualification des différents territoires de la région dans la classification retenue dans le SDRIF a été globalement acceptée.

La commission d'enquête estime qu'il est légitime que les projets largement engagés puissent être menés à leur terme pour des raisons d'efficacité et d'intérêt économique. Pour leur mise en œuvre, la commission recommande la prise en compte des dispositions du SDRIF en matière de qualité de l'urbanisation. Pour les opérations susceptibles d'avoir une incidence potentielle importante sur l'environnement, la commission recommande d'associer à ces projets des mesures de protection (limitation de la consommation des espaces agricoles, création de fronts urbains, ..) et la mise en œuvre de concertations de territoire.

Afin de limiter les effets sur la qualité de vie des habitants dans les secteurs à densifier, la commission recommande une attention particulière sur l'enjeu de la réussite des urbanisations, notamment celles à proximité des nouvelles gares, tant au niveau de la qualité et de la mixité urbaine, que de l'importance et du traitement des espaces publics.

La commission demande de préciser les périmètres des TIM, leur système de gouvernance, et leurs articulations avec ceux des CDT et des intercommunalités, les TIM pouvant trouver leur place dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

S'agissant du thème de la densification, la commission d'enquête est favorable aux objectifs du SDRIF basés sur modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, privilégiant la densification des secteurs urbanisés et contenant l'étalement urbain.

Elle recommande :

- de préciser la coordination à assurer entre la programmation de la densification urbaine, des objectifs de population, de logements et d'activités économiques, d'une part, et la mise en œuvre de nouveaux moyens de transports en commun et de grands équipements publics, d'autre part;
- d'avoir une vision et une gouvernance régionale accrues sur les grands aménagements et équipements pour exploiter davantage toutes les potentialités offertes par les friches de toutes sortes, les logements, bureaux et zones d'activités vacants pouvant assurer une meilleure utilisation et éventuelle mutation des territoires. Des mesures plus incitatives devraient favoriser les possibilités de compensation à ces grands aménagements d'extension urbaine par «renaturation» des terrains précédemment artificialisés ;
- d'accroître tous les moyens permettant de limiter les consommations foncières et de lutter contre l'étalement urbain.

S'agissant du thème des espaces agricoles, la commission d'enquête recommande la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation de la consommation des espaces agricoles et naturels en renforçant les mesures de protection et en veillant en permanence au respect du rythme de la limitation de la consommation foncière afin que le maximum annoncé de 29 000 ha à l'horizon 2030 ne soit pas dépassé.

La commission recommande la prise en compte :

- de la réalisation d'une cartographie des espaces agricoles avec l'identification des territoires mutables, et ceux devant être protégés, et en outre, d'une carte supplémentaire dans l'évaluation environnementale portant sur tous les plans particuliers de protection évoqués (ZAP, ZPN, ZPNAF, PPAENP, y compris PNR et PRAD) ;
- des précisions nécessaires à apporter au flou de la définition de "l'urbanisation conditionnelle" et des levées de la conditionnalité ;
- des demandes particulières de la profession agricole et des acteurs locaux.

Enfin, elle demande de préciser la portée de l'objectif de réduction de moitié, d'ici 2030, du rythme d'artificialisation des terres agricoles.

S'agissant du thème des espaces naturels, la commission d'enquête encourage la Région à compléter son dispositif cartographique par la réalisation de cartes spécifiques des différents espaces naturels et des protections existantes.

Elle appelle la Région à définir plus précisément les espaces destinés à être urbanisés, en particulier les délaissés et autres friches improductives dont l'intérêt pour la biodiversité est mineur.

S'agissant du thème du développement économique et social, la commission d'enquête recommande d'intégrer une cartographie du développement économique permettant de visualiser la part dédiée aux activités économiques et commerciales par zones d'urbanisation, afin d'être en mesure d'apprécier périodiquement l'évolution par rapport aux objectifs.

La commission souhaite que le projet de SDRIF soit plus explicite sur la ré-industrialisation et la relocalisation des activités industrielles en Ile-de-France.

Elle souscrit à l'idée de mettre en place une commission régionale ayant pour mission de statuer sur les projets commerciaux de grande envergure.

Elle suggère l'incitation des intercommunalités et des communes à créer, en zones denses, des surfaces destinées aux entreprises artisanales dont les besoins en locaux sont supérieurs à l'offre immobilière.

Elle adhère aux projets de regroupement et au renforcement des clusters, mais demande qu'ils ne soient pas réalisés au détriment de l'activité agricole et de la préservation des terres exploitées.

Elle approuve l'idée d'une évaluation des zones d'activités permettant d'établir une notation et des priorités de requalification, partagée par plusieurs acteurs (services de l'Etat, CCI, Conseils généraux, IAU et agences d'urbanisme, Agence régionale de développement, ...) et suggère une mise en œuvre rapide.

S'agissant du développement du trafic aérien, la commission recommande :

- de porter à connaissance de l'Etat, l'importance des observations émises par le public lors de l'enquête sur ce sujet, afin qu'un plan de réduction des vols de nuit soit défini en Ile-de-France pour aboutir à terme à un couvre-feu généralisé ;
- de suggérer à l'Etat d'étudier la possibilité d'un acheminement partiel du fret aérien sur l'aéroport de Vatry qui permettrait ainsi de délester les aéroports de Roissy-CDG et d'Orly (sans renier la part de fret que l'on ne peut dissocier des vols passagers accueillis par ces deux aéroports), en envisageant éventuellement une liaison ferroviaire avec le cœur de l'agglomération,

S'agissant du thème des transports et des déplacements, la commission d'enquête demande de vérifier que l'amélioration des transports en commun soit programmée et adaptée aux besoins de desserte des nouvelles urbanisations et du cœur densifié de l'agglomération. Les travaux prévus aux schémas directeurs des RER et la mise en œuvre du réseau de métro automatique du Grand Paris express doivent donc impérativement être réalisés dans des délais compatibles avec l'évolution de l'urbanisation.

Il y aura lieu de veiller à ce que la nouvelle tarification des transports ne conduise pas à un étalement urbain qui serait contraire aux objectifs recherchés.

Concernant la place de l'automobile, la réduction de sa part dans les déplacements ne doit pas se faire au détriment de l'activité économique. Il sera utile de vérifier que les conditions de circulation ne se dégradent pas, notamment dans les territoires de Grande Couronne moins bien desservis en transports en commun.

S'agissant des projets d'infrastructures, la commission propose l'engagement de concertations sur des territoires stratégiques à l'intérieur de périmètres pertinents permettant de débattre des déplacements et de l'articulation entre ces projets et l'aménagement.

Compte tenu de la sensibilité de la plupart des questions de transports et de déplacements pour la vie quotidienne des Franciliens, de l'importance de leur articulation avec l'urbanisation, la commission estime nécessaire que le dispositif de suivi et d'évaluation du SDRIF, à concevoir et à mettre en place dès que possible de manière partenariale,

comprenne le champ des transports et des déplacements. Dans ce cadre, l'évolution les déplacements domicile-travail et de leur niveau de service dans les transports - et particulièrement celui des RER- devrait être suivie en associant les représentants des usagers.

S'agissant du thème du logement et de l'habitat, la commission d'enquête souligne que l'objectif de construction de 70 000 logements annuels est très ambitieux dans le contexte économique actuel. Des mesures très volontaristes devront être prises pour espérer atteindre cet objectif.

Elle souhaite que des dispositifs plus incitatifs soient trouvés : en plus des ratios emplois/logements, les modifications de PLU pourraient être conditionnées à l'application du principe de compatibilité globale avec le SDRIF sur l'ensemble de la commune et non sur le seul point de la modification envisagée, de manière à donner toutes les chances pour relever le défi du logement en Ile-de-France.

Elle ne porte pas de jugement sur la création éventuelle d'une Autorité organisatrice du logement (AOL) en Ile-de-France, celle-ci relevant du pouvoir du législateur ; mais elle insiste sur l'absolue nécessité de mettre en place des structures qui viendraient renforcer les mécanismes de solidarité entre les territoires, notamment en faveur des publics spécifiques.

S'agissant du thème du cadre de vie, afin de consolider la qualité du cadre de vie quotidien, la commission d'enquête propose de compléter la règle visant à atteindre une surface minimum de 10 m² d'espace vert par habitant dans chaque commune, par l'objectif dit de proximité, en centre dense urbain historique, qui consiste à prévoir des lieux publics ouverts (squares, jardins partagés, quais, berges ou viaducs aménagés, etc.) parfois de moindre surface, mais jamais distants de plus de 500 m d'un lieu de résidence.

Elle souhaite que la Région intègre le respect de paysage dans les Orientations réglementaires, et rende obligatoire l'identification des structures paysagères et la formalisation de programmes d'actions leur permettant d'être préservées et valorisées.

Concernant la sensibilisation, elle propose de retenir les trois points suivants plus spécifiquement relatifs à la prise en compte du patrimoine dans l'aménagement du cadre de vie :

- créer des observatoires participatifs sur les représentations sociales et culturelles des paysages et des patrimoines ;
- actualiser les « Atlas du paysage » en Ile-de-France ;
- diffuser les apports du patrimoine, comme moteur de développement, dans des guides et « boîtes à outils » donnant des repères aux collectivités, à titre de méthodes ou d'exemples lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux.

S'agissant du thème de l'environnement, la commission d'enquête fait siennes les conclusions de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) indiquant que « l'analyse des différentes thématiques environnementales conduit à des solutions qui paraissent adaptées » ; elle retient les recommandations de l'Ae.

Elle s'interroge sur la soutenabilité du projet de développement de l'Ile-de-France et se demande, si, compte tenu des objectifs de développement imposés en matière de logement,

d'emplois et d'infrastructures de transport, le scénario de mise en œuvre du SDRIF est optimum du point de vue environnemental.

La commission émet les recommandations suivantes:

- actualiser la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue du SRCE figurant dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » et l'éditer à une échelle plus grande ;
- poursuivre les efforts de sensibilisation dans le domaine de la transition énergétique en mettant en évidence l'évolution future du coût de l'énergie et les conséquences néfastes du changement climatique induit par les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne l'incidence du Grand Paris sur les émissions de GES ;
- développer une politique d'acquisitions foncières d'espaces boisés ou naturels dans un souci de conservation ;
- vérifier la cohérence de la présence concomitante en différents endroits de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle avec celle de flèches de continuité écologique ;
- produire à échelle plus grande la carte « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » figurant dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » ;
- favoriser l'engagement d'études sur l'impact du changement climatique sur les ressources en eau ;
- insister dans le dossier sur la prise en compte des servitudes d'utilité publique en matière de prévention des risques dans les documents d'urbanisme.

S'agissant du thème des dispositions réglementaires, la commission d'enquête insiste, notamment, sur la nécessité de lever dès maintenant et autant que de possible, toutes les marges d'interprétation qui pourraient, à terme, créer des conflits administratifs voire contentieux, que ce soit dans la partie rédactionnelle que sur la Carte (CDGT).

Elle estime indispensable de revoir la rédaction des Orientations réglementaires dans les zones à fort potentiel de densification qui conduiraient à un blocage inopportun de certaines zones d'activité.

Elle attache une grande importance à la nécessité de mieux définir la constructibilité autour des gares, ainsi que les dispositions réglementaires dans les secteurs d'urbanisation conditionnelle qui restent également assez floues eu égard, notamment, à la desserte en transport.

Elle pense qu'il est important, en outre, que les opérations très engagées juridiquement ne soient pas remises en cause par le SDRIF.

La commission recommande l'établissement d'un guide commun Etat-Région d'application des dispositions réglementaires du SDRIF.

S'agissant du thème de la gouvernance, la commission d'enquête insiste pour que le dispositif de suivi et d'évaluation partenarial proposé soit effectivement mis en œuvre pour assurer une vision partagée des problématiques de l'Île-de-France, leur apporter des réponses et ajuster le SDRIF en conséquence.

L'application du SDRIF reste complexe et les collectivités pourraient avoir besoin d'aide pour mener leurs projets. La commission recommande la mise en place effective de l'accompagnement projeté, ainsi que la contractualisation pour le financement des projets.

8.5 L'avis de la commission d'enquête

Considérant l'ensemble des éléments d'appréciation précédents,

Considérant la nécessité de réviser le SDRIF de 1994 qui n'est plus d'actualité, et ne prend pas en compte le Grenelle de l'environnement ni le Grand Paris,

Considérant que malgré l'ampleur des corrections et des ajustements à effectuer, des erreurs à corriger et des modifications à opérer, il ne devrait pas être porté atteinte à l'économie générale du projet, les objectifs proposés restant pertinents,

la commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne un AVIS FAVORABLE au projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France,

sous les 3 Réserves et avec les 15 Recommandations suivantes :

RESERVES : (Si les réserves ne sont pas levées par la Région Ile-de-France, le rapport est réputé défavorable).

RESERVE N°1 :

La Région Ile-de-France devra procéder à la correction de toutes les erreurs matérielles avérées, constatées lors de l'enquête ou qui seraient décelées avant l'adoption du Schéma Directeur définitif, ainsi qu'à la prise en compte de l'ensemble des ajustements qu'elle propose dans son Mémoire en réponse.

RESERVE N°2 :

La Région Ile-de-France devra s'engager à élaborer et mettre en place le dispositif permanent de suivi et d'évaluation du SDRIF visé au chapitre 3 du fascicule « Propositions pour la mise en œuvre ».

RESERVE N°3 :

La Région Ile-de-France devra inscrire une disposition réglementaire ne remettant pas en cause les Zones d'aménagement concerté dont le dossier de création aura été approuvé avant la date d'approbation du SDRIF.

RECOMMANDATIONS : (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées, la commission d'enquête demande qu'elles soient prises en considération par la Région Ile-de-France).

RECOMMANDATION N°1 :

La Commission d'enquête recommande que le suivi et l'évaluation du SDRIF, faisant l'objet de la réserve n°2, soient réalisés en partenariat entre la Région et l'Etat, et en concertation avec les acteurs concernés, pour vérifier l'efficacité de sa mise en œuvre et favoriser l'atteinte de ses objectifs. Le pilotage du dispositif et la définition des outils communs seront définis dès que possible. Un suivi exhaustif des projets, actualisé en continu et consolidé au

niveau régional sera mis en place. L'analyse des résultats de chaque évaluation sera rendue publique.

Une évaluation tous les 5 ans environ devrait permettre de conduire sans retard les inflexions nécessaires prenant en compte les évolutions de toutes natures concernant le SDRIF, sans attendre le délai au plus tard de dix ans après l'approbation du SDRIF fixé par la loi.

Les thèmes d'évaluation pourraient être les suivants :

- développement économique ;
- construction de logements, création d'emplois et disparités territoriales ; suivi de la TOL et des ratios ;
- foncier, densification et consommation foncière (notamment des espaces agricoles et naturels) ;
- évolution des déplacements domicile-travail, articulation entre la programmation des projets (schémas directeurs des RER, Nouveau Grand Paris), l'amélioration du niveau de service des transports et l'urbanisation ;
- environnement ;
- documents d'urbanisme, projets locaux, et qualité de l'urbanisation.

RECOMMANDATION N°2 :

En matière de lisibilité et d'appropriation, la commission d'enquête recommande d'apporter à la Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) des améliorations graphiques pour en faciliter la lecture, et d'intégrer au dossier du projet la brochure de synthèse complétée.

RECOMMANDATION N°3 :

La commission d'enquête recommande de développer la concertation par territoire stratégique pour mieux associer le public au processus du développement et d'aménagement de la région, comprenant à la fois des projets d'infrastructures et d'aménagement.

Lorsque les enjeux dépassent le périmètre d'un Contrat de développement territorial (CDT), la commission recommande l'organisation d'une concertation sur un territoire pertinent. Une concertation serait également souhaitable pour tous les secteurs d'urbanisation conditionnelle. Dans les deux cas, l'Etat et/ou la Région pourraient engager la démarche de concertation après avoir recueilli l'avis des collectivités territoriales concernées. Ces concertations pourraient s'inscrire dans le cadre de l'article L 121-16 du Code de l'environnement, y compris avec le comité prévu à l'alinéa II de cet article.

Ces concertations de territoire pourraient recourir à un garant pour assurer la transparence et la traçabilité des débats grâce à ses rapports sur la concertation intégrés dans les dossiers des enquêtes publiques qui seront conduites ultérieurement sur les mêmes territoires.

RECOMMANDATION N°4 :

Concernant la politique de rééquilibrage territorial de la population et de l'emploi, la commission d'enquête souhaite la convergence de l'Etat et de la Région sur les objectifs et les méthodes de rééquilibrage, l'Etat restant responsable de la politique de l'agrément et des Opérations d'intérêt national (OIN).

La commission d'enquête considère que les ajustements prévus dans le Mémoire en Réponse sur les ratios « construction de logements /création d'emplois » par département ne sont pas suffisants. Elle recommande de mieux définir leur mode de calcul (définition de

la période d'observation de l'évolution des stocks et des efforts mis en œuvre), la méthode d'évaluation du rééquilibrage - dont les échéances devraient être coordonnées avec celles de la révision de la Territorialisation de l'offre de logements (TOL) - , et le mode de révision des ratios après évaluation. De nouvelles propositions portant sur la définition des ratios et leur valeur devraient être établies sur ces bases pour l'approbation du SDRIF. Les ajustements proposés dans le Mémoire en réponse devraient être complétés en précisant que ces ratios ne conditionnent pas l'atteinte des objectifs de la TOL à la création d'emplois, ne se substituent pas à la politique de l'agrément, et ne s'appliquent pas directement aux opérations d'aménagement et aux documents d'urbanisme.

RECOMMANDATION N°5 :

En matière de prise en compte du long terme et de l'aménagement du territoire, la commission d'enquête recommande l'engagement d'une étude prospective sur le développement à terme de la région en lien avec l'aménagement du territoire national et celui du Bassin parisien. Dans ce cadre, cette étude devra porter notamment sur la création éventuelle d'un troisième aéroport en dehors de la région Ile-de-France afin de limiter à leur niveau actuel le trafic aérien des aéroports franciliens et leurs nuisances.

S'agissant de l'aménagement des franges de l'Ile-de-France et du maintien des continuités à assurer aux limites de la région avec les régions voisines, la commission d'enquête recommande une concertation avec leurs Conseils régionaux pour assurer les cohérences et continuités nécessaires ainsi que leur pérennité.

RECOMMANDATION N°6

En matière de géographie stratégique, la commission d'enquête recommande de conduire l'expertise prévue dans le Mémoire en réponse afin de corriger les erreurs matérielles, s'agissant notamment des ajouts ou des suppressions ponctuelles de pastilles d'urbanisation.

Les périmètres des Territoires d'intérêt métropolitain (TIM), leur système de gouvernance, et leurs articulations avec ceux des contrats de développement territorial (CDT) et des intercommunalités, devraient être précisés dans le fascicule «Propositions pour la mise en œuvre ».

RECOMMANDATION N°7

La commission d'enquête recommande de mettre en place les mesures pour assurer la coordination de la programmation de la densification urbaine avec celle de la mise en service de nouveaux transports en commun et de grands équipements publics.

Elle estime nécessaire de mieux exploiter les potentialités de valorisation des « friches » de toutes natures et d'accroître tous les moyens d'incitation pour limiter les consommations foncières et l'étalement urbain.

Dans les secteurs de densification du cœur de métropole comprenant notamment des zones pavillonnaires, la commission d'enquête recommande la fixation d'un seuil d'espaces ouverts. L'acceptation de la densification par les populations concernées devrait être favorisée par la sensibilisation aux enjeux correspondants à mener au niveau régional et par la concertation locale.

RECOMMANDATION N°8

En matière de protection des espaces agricoles et naturels, la commission d'enquête recommande le renforcement des mesures de protection et la mise en place d'un dispositif

de suivi et d'évaluation de la consommation des espaces agricoles et naturels, en veillant en permanence au respect du rythme de la limitation de la consommation foncière afin que le maximum annoncé de 29 000 ha à l'horizon 2030 ne soit pas dépassé.

Elle suggère l'établissement d'une cartographie des espaces agricoles avec l'identification des territoires mutables, d'une part, et ceux devant être protégés, d'autre part, ainsi que la réalisation de cartes supplémentaires portant sur tous les plans particuliers de protection.

RECOMMANDATION N°9 :

En matière de développement économique, la commission d'enquête recommande d'explicitier dans le projet la prise en compte du double besoin de développement économique et de réduction des disparités.

Elle demande la mise en place d'une commission régionale ayant pour mission de statuer sur les projets commerciaux de grande envergure. En outre, elle souhaite la mise en œuvre de mesures d'incitation pour la création, en zones denses, des surfaces destinées à des entreprises artisanales. Elle est favorable à l'évaluation des zones d'activités permettant d'établir une notation et des priorités de requalification, partagée par les acteurs concernés. Elle suggère l'insertion dans le projet d'une cartographie du développement économique à l'horizon 2030 prenant en compte notamment les perspectives de ré-industrialisation.

RECOMMANDATION N°10

La commission d'enquête recommande l'examen avec l'Etat de l'ensemble des contributions du public relatives à l'incidence du trafic aérien sur les nuisances et la santé, afin de donner des perspectives sur les mesures permettant de répondre aux attentes très importantes du public quant à la diminution de ces nuisances.

Dans ce cadre elle demande l'engagement :

- d'une étude relative à la déconcentration du trafic de fret aérien sur l'aéroport de Vatry, sans pour autant dissocier le trafic fret de Roissy-CDG de son trafic passager;
- de la mise en place d'une structure de réflexion et de concertation à l'échelle régionale pour concilier l'usage du transport aérien et le développement de l'urbanisation tout en garantissant la protection des riverains ;
- d'une réflexion en faveur d'un plan de réduction des vols de nuit en Ile-de-France conformément aux recommandations de l'OMS.

RECOMMANDATION N°11 :

La commission d'enquête recommande le respect du calendrier annoncé pour le projet de métro automatique du Grand Paris Express et pour les projets prévus au Plan de mobilisation en matière d'amélioration du niveau de service des transports. Tout projet important d'urbanisation devrait être conditionné à une vérification de la capacité des transports en commun à absorber l'accroissement de trafic corrélatif, dans des conditions réduisant les phénomènes de saturation rencontrés actuellement.

Elle attire l'attention sur l'enjeu stratégique de la réussite des urbanisations à proximité des nouvelles gares tant au niveau de la qualité et de la mixité urbaine, de la compacité et de la densité des constructions, que du traitement des espaces publics nécessaires au développement futur des transports de rabattement sur ces gares.

La commission d'enquête recommande, par cas d'espèce, que la réduction de la place de l'automobile ne se fasse pas au détriment de l'activité économique. L'initiative nécessaire devrait être laissée aux maîtres d'ouvrage pour transformer les voiries en boulevards

métropolitains. Les acteurs économiques doivent pouvoir circuler et garer leur véhicule près de leurs activités.

La commission d'enquête recommande que la nouvelle tarification des transports fasse l'objet d'une étude d'impact permettant de vérifier qu'elle n'induit pas pour les Franciliens des comportements qui seraient contraires aux objectifs recherchés par le SDRIF

La concertation avec les collectivités est recommandée pour les projets d'infrastructures de transports non encore inscrits au SDRIF et demandés par celles-ci.

RECOMMANDATION N°12 :

En matière de logement, la commission d'enquête recommande une double action :

- d'une part, mettre en place des partenariats forts entre les différents acteurs concernés conduisant à initier des outils incitatifs à la construction de logements, dont l'efficacité devra être mesurable,
- d'autre part, établir des chartes méthodologiques et incitatives permettant de conditionner les projets de modifications des documents d'urbanisme au respect formel plus global de la compatibilité avec le SDRIF.

RECOMMANDATION N°13 :

En matière de cadre de vie, la commission d'enquête recommande d'intégrer le respect du paysage dans les Orientations réglementaires en rendant obligatoire l'identification de la délimitation des grandes entités patrimoniales et paysagères franciliennes présentant un intérêt régional de protection. En outre, pour le respect de l'objectif des 10 m² d'espace vert de proximité par habitant et par commune, elle demande d'ajouter dans les Orientations réglementaires un complément d'objectif, en centre dense urbain historique.

Pour favoriser une évolution des partenariats entre la Région et les gestionnaires publics (tels que l'Agence des espaces verts -AEV-, l'Office National des Forêts -ONF-, les Départements), elle suggère une veille commune et une mutualisation de leurs actions.

RECOMMANDATION N°14 :

En matière d'environnement, la commission d'enquête recommande de poursuivre les efforts de sensibilisation dans le domaine de la transition énergétique en mettant en évidence l'évolution future du coût de l'énergie et les conséquences néfastes du changement climatique induit par les émissions de gaz à effet de serre. Elle suggère l'engagement d'études sur l'impact du changement climatique sur les ressources en eau. Elle souhaite le développement d'une politique d'acquisitions foncières d'espaces boisés ou naturels dans un souci de préservation.

Pour le projet, la commission recommande :

- d'actualiser la carte des objectifs de préservation et de restauration de la Trame verte et bleue du SRCE figurant dans le fascicule « Propositions pour la mise en œuvre » et de l'éditer à une échelle plus grande ; de vérifier la cohérence de la présence concomitante en différents endroits de pastilles d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle avec celle de flèches de continuité écologique ; de produire à une échelle plus grande la carte « L'eau, une ressource et des milieux sensibles » figurant dans le fascicule « Défis, projet spatial régional, objectifs » ; d'insister sur la prise en compte des servitudes d'utilité publique en matière de prévention des risques dans les documents d'urbanisme ;
- de compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne l'incidence du Grand Paris sur les émissions de gaz à effet de serre.

