

Difficultés juridiques pour le schéma d'aménagement de l'Ile-de-France

Le schéma d'aménagement de l'Ile-de-France, objet pendant deux ans d'un bras de fer entre le gouvernement et le conseil régional à majorité de gauche, est confronté désormais à des difficultés juridiques, après un avis négatif du Conseil d'Etat, a-t-on appris lundi de sources régionales et gouvernementales.

Le Conseil d'Etat, qui doit faire parvenir mardi au gouvernement son avis, estime que le schéma directeur régional de la région Ile-de-France (Sdrif) voté le 25 septembre 2008 par le conseil régional, est incompatible avec la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 et le Grenelle de l'Environnement, selon ces sources.

Le Sdrif avait été finalement transmis au Conseil d'Etat par le gouvernement à l'issue d'un compromis entre Nicolas Sarkozy et le président du conseil régional d'IdF Jean-Paul Huchon (PS) à l'issue d'un déjeuner le 9 juin à l'Elysée réunissant aussi Bertrand Delanoë, maire PS de Paris et l'ancien secrétaire d'Etat Christian Blanc (région-capitale).

L'accord prévoyait la transmission par le gouvernement du Sdrif au Conseil d'Etat et parallèlement, l'engagement de la région de procéder à une révision de ce même Sdrif, "lorsque le schéma aura été complètement validé et approuvé par le Conseil d'Etat et le gouvernement, à travers son décret", selon M. Huchon.

Le gouvernement refusait jusqu'alors de transmettre le Sdrif, qui définit l'aménagement de l'Ile-de-France à horizon 2030. Il jugeait que le texte était insuffisamment ambitieux sur le plan économique et devait intégrer des éléments du projet de Grand Paris, notamment en matière de transports et d'urbanisme.

La Société du Grand Paris (SGP), chargée de réaliser une double boucle de métro automatique autour de Paris, prévoit par exemple de créer jusqu'à 1,2 million d'emplois en 2035 en IdF, quand la région table sur 700.000 emplois à horizon 2030.

La loi du Grand Paris prévoit la construction de 70.000 logements par an en IdF quand le Sdrif en prévoit 60.000.

Selon l'article 141-1 du code de l'urbanisme (loi Pasqua de 1995), la révision du Sdrif (entamée en 2004), "effectuée par la région d'Ile-de-France, en association avec l'Etat", "est approuvée par décret en Conseil d'Etat".

Le nouveau Sdrif est soumis auparavant au Conseil d'Etat, qui donne un avis consultatif.

Si cet avis est négatif, soit le gouvernement passe outre, soit il demande une validation législative, à condition qu'il trouve rapidement un véhicule adapté au Parlement.

Or le temps presse. De nombreux documents d'urbanisme locaux -plans locaux d'urbanisme (PLU), schémas de cohérence territoriale (SCOT)- sont en attente du nouveau Sdrif, celui de 1994, toujours en vigueur, étant obsolète.

En outre, les contrats de développement territorial Etat-communes prévus autour des futures gares du réseau du Grand Paris "s'imposent au Sdrif", a rappelé récemment le préfet de la région Daniel Canepa.

Enfin, l'Etat, qui prévoit un autre décret en Conseil d'Etat vers la fin juin pour le tracé et l'emplacement des gares de ce réseau, a besoin du Sdrif pour mettre en oeuvre son projet.