

Grand Paris : dernière ligne droite pour le Sdrif 2030

Le 21 octobre 2013 par [C.Dubois](#)

En gestation depuis une dizaine d'années, le schéma directeur de la région Ile de France (Sdrif) dont l'objet est de fixer les grandes orientations urbaines, économiques, environnementales et sociales de la région parisienne d'ici à 2030, a été voté par le Conseil régional ce vendredi 18 octobre, après avoir fait l'objet d'un rapport favorable de commission d'enquête publique qui s'est déroulée au printemps.

En bref, le Sdrif 2030 a pour but de contribuer à rééquilibrer emploi, population et richesse à l'intérieur de la région et à organiser l'offre de logements, les espaces verts, les transports et le développement économique en déclinant les objectifs jusque dans des territoires au périmètre bien précis (les TIM, territoires d'intérêt métropolitain).

Le nouveau Sdrif pourrait être appliqué début 2014

Un premier vote du Sdrif s'est tenu en octobre 2012, avant le passage en enquête publique. Ce second vote est le dernier de l'Assemblée, après ajustements suite à l'enquête publique. Il ne reste plus désormais à ce document de près d'un millier de pages, cartes et chiffres, qu'à être validé par le Conseil d'Etat, en principe avant la fin de l'année 2013. Si celui-ci donne son aval, la mise en oeuvre de ce schéma, dont les prescriptions s'imposeront à tous les documents d'urbanisme des villes (PLU par exemple) pourrait être effective début 2014. Il remplacera enfin celui qui est en vigueur actuellement et date de 1994.

Métropole et Sdrif vont-ils faire bon ménage ?

Alors que lors du vote avant enquête publique, en octobre 2012, la question du réseau de transport Grand Paris Express et de son financement s'était largement invitée dans les débats, c'est cette fois l'épineux dossier de la métropole de Paris qui a animé l'assemblée. Difficile en effet pour les élus de faire abstraction du projet qui vient d'être voté au Sénat et, qui, s'il est ensuite validé par l'Assemblée nationale, va profondément modifier la gouvernance à l'intérieur de la région. Certes, comme l'a rappelé le président de la région, Jean-Paul Huchon, la région a le mérite de déjà exister, élue au suffrage universel et avec un budget bien concret. De plus, les grands objectifs du Sdrif (la construction de 70 000 logements par an par exemple) sont inscrits de manière identique dans le projet de métropole. Il n'empêche que la création d'une métropole de Paris qui aura son propre statut, pèsera plusieurs millions d'habitants et disposera d'importantes compétences, risque d'impacter la gouvernance de la région, elle-même concernée par le projet de loi relatif à l'acte III de la décentralisation. Il en a donc été beaucoup question et UDI et UMP ont même tenté des motions de rejet, considérant le Sdrif comme caduque en raison de la création de la métropole.

Au total, plus de 300 amendements ont été étudiés, un peu plus encore qu'en octobre 2012. Le Conseil régional a du intégrer les remarques du rapport d'enquête publique dont le verdict favorable était soumis à trois obligations (dont celle de mettre en place un dispositif permanent de suivi et d'évaluation du schéma et celle de ne pas remettre en cause les ZAC (Zones d'aménagement concertées) créées avant l'adoption du Sdrif) et une quinzaine de recommandations. Parmi ces recommandations, une coordination entre Etat et région sur les objectifs de rééquilibrage territoriaux de logements et d'emploi avec une meilleure définition du mode de calcul (le rapport de l'enquête publique fait en effet état de la perplexité du public vis-à-vis de l'objectif des 70 000 logements par an compte tenu des problèmes de foncier et de financement). Une autre recommandation concernait les nuisances aéroportuaires, et, sans remettre en question les deux aéroports existants, suggère de réfléchir au recours à un troisième aéroport hors Ile de France pour limiter le trafic aérien francilien.

Parmi les amendements adoptés, l'un d'eux permet de réclamer l'adoption d'une loi interdisant, sous quelque forme que ce soit, la prospection et l'extraction des gaz et huiles de schistes en Île-de-France, un autre prévoit d'engager le réaménagement du pont de Nogent à l'horizon 2020, afin de fluidifier la circulation du secteur, un autre prévoit d'améliorer la qualité de vie des riverains d'aéroports par le transfert d'une partie du trafic aérien sur le réseau ferroviaire ainsi que l'amélioration du couvre-feu et de l'aide à l'insonorisation des logements.