



Île-de-France 2030

Un texte enrichi au fil des débats

Plus de 11 heures de débats et 315 amendements examinés : le projet Île-de-France 2030 a été approuvé vendredi, en fin de soirée, par les élus régionaux. Retour sur les principaux amendements adoptés au fil de cette séance.

La métropole fait débat...

Toute la matinée de la séance du conseil régional, ce vendredi 18 octobre, a été dominée par un invité surprise : le projet de loi créant une métropole du Grand Paris, texte actuellement examiné par le Parlement. Quel sera l'impact de cette construction institutionnelle sur les compétences de la Région ? Quelles seront ses conséquences sur les objectifs fixés par le schéma Île-de-France 2030, en termes de construction de logements par exemple ? Lors des échanges, le président du conseil régional, Jean-Paul Huchon, s'est voulu ferme et rassurant. « *Le meilleur moyen de répondre aux craintes qui s'expriment légitimement, c'est de voter le Schéma directeur de la région Île-de-France.* » Et d'ajouter : « *La Région, elle a fait son chemin, elle existe, elle a un budget, elle est élue au suffrage universel, elle est incontournable.* » Quelques heures après ces échanges, les élus régionaux adoptaient un amendement précisant que « *le conseil régional souhaite que la création d'une nouvelle structure métropolitaine s'appuie sur un renforcement des structures intercommunales et reflète le caractère multipolaire de l'Île-de-France. Le conseil régional insiste sur le fait que la création de cette structure se fasse dans le respect de l'ensemble des compétences de la Région et préserve la totalité de ses moyens financiers.* »

Tirer les leçons de l'enquête publique

Par ailleurs, l'assemblée régionale a adopté plusieurs dispositions destinées à tirer les leçons de l'enquête publique qui s'est tenue du 28 mars au 14 mai 2013. Il convenait aussi d'ajuster le texte pour tenir compte des avis des partenaires du conseil régional et des accords trouvés avec l'État, associé à la procédure de révision du Sdrif (Schéma directeur de la région Île-de-France).

Dans cet esprit, plusieurs amendements ont donc été adoptés.

Ils permettent, notamment :

- de réclamer l'adoption d'une loi interdisant, sous quelque forme que ce soit, la prospection et l'extraction des gaz et huiles de schiste en Île-de-France et que soient développées les ressources énergétiques renouvelables en faveur d'une véritable transition dans ce domaine,
- de mandater l'Institut d'aménagement et d'urbanisme pour mettre en place un suivi continu de la consommation des espaces agricoles et naturels, qui prendra la forme d'une cartographie identifiant les terres agricoles remarquables, les enclaves agricoles urbaines, les espaces fragilisés par l'extension urbaine et les territoires « mutables »,
- d'établir, en associant tous les acteurs concernés, une stratégie régionale de l'agriculture qui mettra en cohérence tous les outils existants (aides régionales, actions foncières...) en vue de favoriser le développement de l'agriculture biologique, les circuits courts et l'agriculture périurbaine,
- d'engager des négociations avec l'État et le Parlement pour obtenir une évolution des dispositions du code forestier, afin de mieux protéger les coteaux boisés et les lisières forestières,
- de favoriser le renouvellement des friches urbaines de toute nature (industrielles, commerciales et agricoles) et de mieux accompagner les collectivités qui s'engagent pour le « recyclage urbain »,
- **d'améliorer la qualité de vie des riverains d'aéroports par le transfert d'une partie du trafic aérien sur le réseau ferroviaire et l'amélioration de certaines règles (couvre-feu, aide à l'insonorisation des logements...),**
- d'engager le réaménagement du pont de Nogent (94) à l'horizon 2020, afin de fluidifier la circulation du secteur, d'améliorer les cheminements piétons et cyclables et de créer de nouveaux accès à l'autoroute A4,
- de réaliser la déviation de Trilport (77) pour améliorer la qualité de vie des riverains,
- de créer un axe structurant « bus » dans la Brie centrale, au cœur de la Seine-et-Marne, pour permettre la desserte de la future gare du réseau de transport du Nouveau Grand Paris,
- de contenir l'urbanisation au sud de l'A14,
- de prolonger la ligne 9 du métro à Mur à pêches ou Montreuil-Hôpital (93)...

Le projet de Sdrif Île-de-France 2030 doit désormais être transmis au Conseil d'État, qui devra rendre son avis avant la fin de l'année 2013.

Ville et Aéroport salue les recommandations des commissaires enquêteurs
sur l'aérien (n°5 et n°10)