

Le schéma directeur de la région Ile-de-France de 1994

Les tentatives de révision du SDAURIF de 1976

1980 - 1981 : Tentative de modification du schéma directeur¹

En janvier 1979, l'établissement public régional mène une réflexion sur la mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme. Après avis du comité économique et social (CES), le conseil régional, par délibération du 1 juillet 1980, demande au préfet de région de proposer au Gouvernement l'engagement de la procédure de révision du schéma directeur. Le 17 juillet 1980, le Gouvernement donne son accord pour cette révision lors d'une réunion sur l'avenir de l'Ile-de-France.

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie demande par une directive du 12 août 1980 au préfet de région de procéder à la modification du schéma directeur.

Cette modification ne vise pas un bouleversement des options du parti d'aménagement du schéma de 1976, mais propose une adaptation à des données nouvelles (démographiques, économiques, sensibilisation à la qualité de l'environnement) apparues au cours des 5 dernières années.

Cette esquisse de schéma n'est pas approuvée par le Gouvernement avant les élections présidentielles de 1981. La nouvelle majorité gouvernementale abandonne la procédure de révision.

1987 : La Région relance la réflexion sur la révision du SDAURIF

Après les élections législatives de 1986, la Région d'Ile-de-France décide de relancer la réflexion sur la mise à jour du SDAURIF et ainsi d'affirmer le rôle des élus régionaux dans l'élaboration de la politique d'aménagement régional. Le conseil régional charge l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France (IAURIF) d'élaborer un document de réflexion sur l'aménagement de l'Ile-de-France, *Ile-de-France 2000*². Ce document adopté par le conseil régional le 14 février 1989 devient le *Projet régional d'aménagement*.

1989 : Le gouvernement lance le «grand chantier» de l'Ile-de-France

Après les élections présidentielles de 1988, le premier ministre, Michel Rocard, confirme le rôle moteur de l'Etat dans l'élaboration de la politique d'aménagement de la région Ile-de-France.

En février 1989, la préfecture de la région d'Ile-de-France publie *Réflexions préalables à l'actualisation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France*³. «Il a été décidé de mettre en révision le schéma directeur d'Ile-de-France. Il date juridiquement de

¹ Préfecture de la région d'Ile-de-France, *Projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France*, 1980.

² Conseil régional, *Ile-de-France 2000*, 1987.

³ Préfecture de la région d'Ile-de-France, DREIF, *Réflexions préalables à l'actualisation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France*, février 1989.

1976, mais ses principes, ses orientations, sa mise en œuvre, datent de 1965... Il sera établi, sous ma responsabilité, avec la participation du représentant du conseil régional, du CES et des préfets des départements.

Des éléments nouveaux intervenus ou prévisibles ont modifié le contexte régional : stagnation démographique accompagnée de transformations familiales, baisse de la population en zone centrale et accroissement en zone extérieure, internationalisation de l'économie et perspectives de 1993, réalisation des TGV sud, sud-ouest, ouest, nord et est et interconnexion, explosion depuis 1985 de la construction de bureaux surtout dans l'ouest, urbanisation dans des zones non prévues... Ces évolutions et la persistance des déséquilibres justifient qu'un nouveau projet se plaçant dans une perspective à long terme soit élaboré pour la région d'Ile-de-France. Ce nouveau projet peut-être concrétisé par un schéma directeur régional »⁴.

Le rôle de l'Etat déterminant en matière d'aménagement du territoire national est clairement affirmé dans les nombreux domaines dont il est responsable. « Si l'Etat n'occupe pas la place qui est la sienne, et en l'absence de toute autorité d'agglomération, les tendances à la « balkanisation » de la région s'aggraveront avec des conséquences négatives inévitables sur notre dynamisme économique et sur notre rôle européen... »

Cette première étude est suivie en mai 1989 d'un deuxième document, *Réflexions sur l'Ile-de-France*⁵, porté à la connaissance des élus, des organismes socioprofessionnels et des associations dans le cadre d'une large concertation.

Le conseil des ministres du 26 juillet 1989 fixe les grands axes pour le déroulement du « grand chantier » de l'aménagement de l'Ile-de-France :

- programme d'actions immédiates pour l'Ile-de-France lancé le 13 octobre 1989⁶,
- élaboration d'un nouveau schéma directeur,
- réformes institutionnelles et fiscales pour renforcer les solidarités.

1990 - 1992 : Un débat animé, des contributions multiples

Afin de rapprocher les analyses de l'Etat et de la Région, le premier ministre, Michel Rocard, propose, en juillet 1989, au président du conseil régional et au maire de Paris, l'élaboration d'un *Livre blanc sur l'Ile-de-France*⁷, prélude à la révision du schéma directeur.

Ce document élaboré par les techniciens de la DREIF, de l'IAURIF, de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) constitue essentiellement un diagnostic avec comme thèmes principaux : l'ouverture de l'Ile-de-France vers l'Europe, les déséquilibres entre les communes riches et pauvres, la nécessité de construire plus de nouveaux logements, l'engagement d'une vraie politique foncière, la répartition des compétences entre les collectivités publiques en matière d'aménagement, l'amélioration du cadre de vie.

Le livre blanc est suivi d'un large débat dans le courant de l'année 1990, mais la Région qui a participé à l'élaboration de ce document par l'intermédiaire de l'IAURIF veut se démarquer de la politique gouvernementale et publie en février 1990 *Le livre bleu, réflexions sur le livre blanc de l'Ile-de-France*⁸.

Ce livre bleu de l'Ile-de-France, cosigné par le président du conseil régional, le maire de Paris, les présidents des conseils généraux des Hauts-de-Seine, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, du Val-d'Oise, des Yvelines est un document plus politique que technique, qui revendique « la place essentielle » de la région, des départements et des communes dans la mise en œuvre de l'aménagement régional.

L'Etat poursuit la procédure d'élaboration du nouveau SDAU en vue de son approbation avant la fin 1992. Le préfet de la région d'Ile-de-France remet au premier ministre le 28 février 1991 *L'esquisse du nouveau schéma directeur*⁹ et lance un large débat.

⁴ Préfecture de la région d'Ile-de-France, op. cit. 3, Avant propos.

⁵ Préfecture de la région d'Ile-de-France, DREIF, *Réflexions sur l'Ile-de-France*, mai 1989.

⁶ Premier Ministre, *Actions immédiates en Ile-de-France*, dossier de presse : 13/10/1989.

⁷ DREIF, APUR, IAURIF, *Le livre blanc de l'Ile-de-France*, janvier 1990.

⁸ Président du conseil régional d'Ile-de-France, Maire de Paris, Présidents des conseils généraux des Hauts-de-Seine, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, du Val-d'Oise, des Yvelines, *Le livre bleu de l'Ile-de-France, Réflexions sur le livre blanc*, février 1990.

⁹ Préfecture de la région d'Ile-de-France, DREIF, *L'Ile-de-France au futur - Esquisse du nouveau schéma directeur de l'Ile-de-France*, février 1991

et Préfecture de la région d'Ile-de-France, DREIF, *L'Ile-de-France à la lumière du recensement (données provisoires) - complément de l'Ile-de-France au futur*, mai 1991.



En parallèle, le département des Hauts-de-Seine rédige une charte d'aménagement qui est approuvée par le conseil général en février 1991. La Ville de Paris établit un document semblable que le conseil de Paris adopte en juin 1991. Le conseil régional d'Ile-de-France publie en juin 1991 *La charte de l'Ile-de-France*¹⁰.

Le Val-d'Oise et les Yvelines établissent également leur charte en juillet, l'Essonne en août, la Seine-et-Marne en septembre 1991.

En octobre 1991, la préfecture de la région d'Ile-de-France publie *L'avant projet du nouveau schéma directeur d'Ile-de-France*¹¹.

Après le changement de premier ministre, le « grand chantier de l'aménagement de l'Ile-de-France » est élargi à l'aménagement du territoire : plan Université

2000, livre blanc de la recherche, délocalisation des activités.

L'aménagement de l'Ile-de-France ne laisse pas indifférentes les villes « à une heure de Paris en TGV » et les régions limitrophes qui élaborent leurs premières orientations d'aménagement à l'horizon 2015 dans le cadre du bassin parisien. *Le livre blanc du bassin parisien* est publié par la DATAR en avril 1992¹².

En attendant la réalisation d'un nouveau schéma directeur, le décret du 11 septembre 1992 apporte quelques modifications au document de 1976.

Le schéma directeur régional d'Ile-de-France est approuvé par décret, le 26 avril 1994.

¹⁰ Conseil régional d'Ile-de-France, *La charte de l'Ile-de-France*, juin 1991.

¹¹ Préfecture de la région d'Ile-de-France, DREIF, *Avant projet du nouveau schéma directeur d'Ile-de-France*, octobre 1991.

¹² DATAR, *Le Livre blanc du Bassin Parisien*, avril 1992.

Le schéma Directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 1994

Un nouveau contexte

Le contexte a changé depuis le précédent schéma directeur de 1976. La décentralisation a donné aux communes de nouveaux pouvoirs d'aménagement de leur territoire. La loi du 7 janvier 1983 laisse à l'Etat des responsabilités propres dans l'élaboration du SDRIF. *« L'organisation spatiale d'une région telle que la région Ile-de-France, qui a une incidence inter-régionale et nationale, appelle des réflexions et des choix dépassant largement le champ d'intervention des collectivités territoriales [...] Il appartient donc [à ces] collectivités d'intégrer les grands choix et les orientations du schéma directeur régional dans leur propre stratégie d'aménagement. »*

« Il n'appartient pas à l'Etat de décider dans le détail du contenu de l'urbanisme, zone par zone, mais il est de sa responsabilité fondamentale de fixer les grands objectifs [...] et d'arrêter les règles générales qui s'appliquent à chacun »¹³.

Les objectifs du SDRIF

Le schéma directeur a un double objectif.

- s'inscrire dans une véritable politique d'aménagement du territoire national avec comme ambition, la place de l'Ile-de-France au sein de l'Europe, en solidarité avec le bassin parisien dans le cadre d'une croissance raisonnable, durable et soutenable.
- définir le cadre du projet d'aménagement dans ses limites régionales en sauvegardant l'environnement, en renforçant les solidarités urbaines et en favorisant les échanges.

Les objectifs d'aménagement du territoire

L'ambition européenne

L'Ile-de-France présente tous les atouts d'une grande métropole européenne et mondiale qu'elle doit conforter. Elle accueille des grandes entreprises françaises et internationales dans les pôles tertiaires

du centre de Paris et de la Défense. Elle rassemble des pôles de recherche avancée (Saclay, Orsay), des industries à haute valeur technologique ou à forte créativité, des sites d'échanges commerciaux. L'Ile-de-France est au centre d'un réseau de lignes de trains à grande vitesse la reliant aux grandes villes françaises et européennes. Le grand aéroport de Roissy dispose encore d'espace pour se développer. Le patrimoine touristique et culturel régional est très riche.

La nécessaire complémentarité avec le bassin parisien est affirmée

L'Ile-de-France est à l'écart des grands axes de circulation de l'Europe reliant Londres à Milan en traversant l'Allemagne et en retrait par rapport aux grands ports flamands ouverts sur le monde. Pour garder sa place dans la compétition européenne, il faut que l'Ile-de-France et le bassin parisien soient complémentaires. La croissance de ce territoire de 20 millions d'habitants entraînera celle de tout le pays. Le bassin parisien concerne 8 régions dont il est nécessaire d'accélérer le rythme de développement par l'amélioration des dessertes, par le renforcement de leur potentiel technique, de recherche et de formation et par la valorisation de leur patrimoine naturel et culturel.¹⁴

La DATAR en concertation avec les collectivités a défini des projets comme la « rocade des cathédrales » reliant les grandes métropoles du bassin parisien, l'amélioration du réseau des voies navigables avec notamment l'opération Seine nord et Seine est et l'amélioration des accès à l'aéroport de Roissy...

Une croissance raisonnable, définie au CIAT¹⁵ de Mende

Le SDRIF, en cohérence avec la politique nationale d'aménagement du territoire est fondé sur « une volonté de maîtriser » la croissance de l'Ile-de-France et retient une perspective de population de 11,8 millions d'habitants pour 2015 et non 13 millions selon la poursuite des tendances antérieures. La croissance correspondante des emplois est estimée à 710 000.

¹³ SDRIF de 1994, un nouveau contexte p.6 et 7.

¹⁴ SDRIF de 1994 p. 24.

¹⁵ comité interministériel d'aménagement du territoire.

Les objectifs du projet d'aménagement de l'Ile-de-France

Un environnement sauvegardé

Le SDRIF se fixe comme objectifs dans le domaine de l'environnement :

- de respecter la nature et les paysages. La forte pression foncière menace des sites naturels, historiques et paysagers. Le SDRIF se fixe un objectif de réduction de 30% de la consommation des espaces agricoles par rapport à la tendance passée.
- de faire entrer la nature dans la ville pour pallier les carences dans certains secteurs urbanisés. Des liaisons entre les espaces verts sont affirmées.
- de réduire les nuisances qui affectent la vie quotidienne des habitants par la limitation du bruit, l'amélioration du traitement des déchets et des eaux usées.

Des solidarités renforcées

Pour offrir des logements plus nombreux, l'objectif du SDRIF est de construire en moyenne annuelle 53 000 logements diversifiés en taille, en localisation et en prix.

La mise en œuvre des anciens schémas d'aménagement a eu des effets positifs sur l'équilibre habitat – emploi mais n'a pas maîtrisé la forte dynamique de tertiarisation qui s'est accentuée au centre ouest de Paris ainsi qu'au centre des Hauts-de-Seine. Pour réduire ces déséquilibres, le SDRIF s'appuie sur le dispositif de régulation basé sur des conventions entre l'Etat et les communes visant à promouvoir la construction de 2 m² de logements pour 1 m² de bureaux.

Pour lutter contre les exclusions, les quartiers en crise doivent être réinsérés dans la ville, bien desservis, disposer des équipements nécessaires et d'un environnement satisfaisant. Les coupures physiques doivent disparaître.

Des échanges facilités

Le SDRIF a pour ambition de favoriser l'adaptation de l'offre de transports à l'évolution de la région. Les habitants de la région doivent se déplacer facilement tant pour les échanges avec l'extérieur de la région que pour les déplacements internes à l'Ile-de-France.

Les objectifs que se fixe le SDRIF sont de multiplier les choix des modes de déplacement, de fluidifier les échanges, d'améliorer le réseau routier et de rendre plus performants les transports en commun.

¹⁶ SDRIF de 1994 p. 55.

Le projet d'aménagement de l'Ile-de-France

Une organisation polycentrique

Le principe du polycentrisme à l'échelle de l'Ile-de-France est fortement affirmé dans les schémas d'aménagement depuis 1965 avec la création des villes nouvelles, des pôles restructurateurs de banlieue et des réseaux de transport.

Comme pour les précédents plans d'aménagement, le SDRIF se fixe pour objectif la lutte contre l'extension en tâche d'huile, la congestion du centre, la concentration des grands équipements dans la zone centrale. Il préconise des espaces de respiration.

« Le schéma directeur a pour vocation de structurer l'espace en créant les conditions d'un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi et d'une solidarité accrue entre les différentes composantes de la région »¹⁶.

Le polycentrisme proposé par le SDRIF est hiérarchisé.

Il distingue :

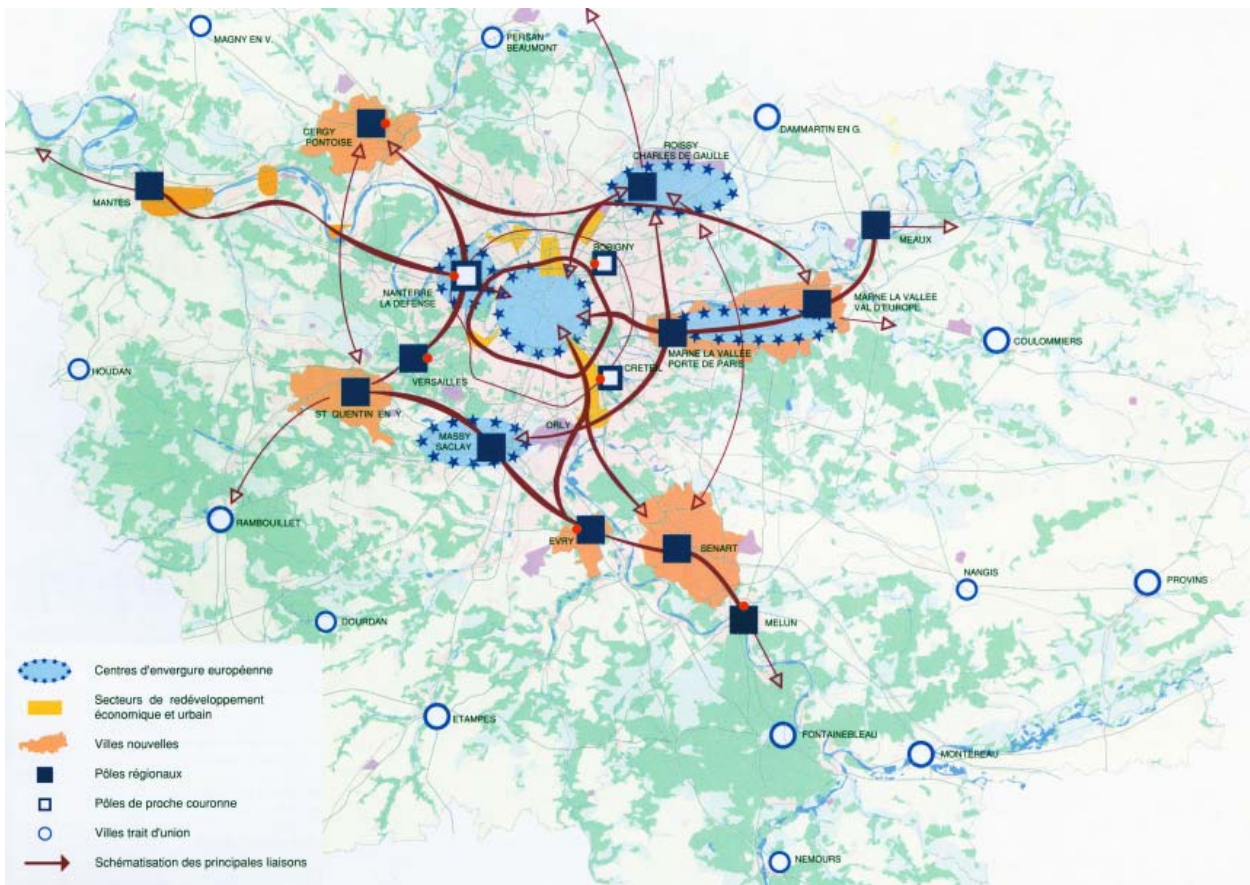
- les centres d'envergure européenne capables d'accueillir des entreprises internationales. Paris et la Défense participent à cette dynamique. Roissy, Marne-la-Vallée, Orsay-Saclay-Massy, Orly présentent des capacités d'accueil complémentaires.

- les secteurs de redéveloppement de la proche couronne destinés à restructurer la zone centrale et lutter contre les déséquilibres entre l'ouest et l'est. En plus de la Défense, des sites de restructuration doivent transformer l'image de Paris et sa banlieue et offrir un véritable développement urbain. Il s'agit de la Plaine-Saint-Denis et du Bourget, de Gennevilliers, de la Seine-amont et du site des anciennes usines Renault de Billancourt.

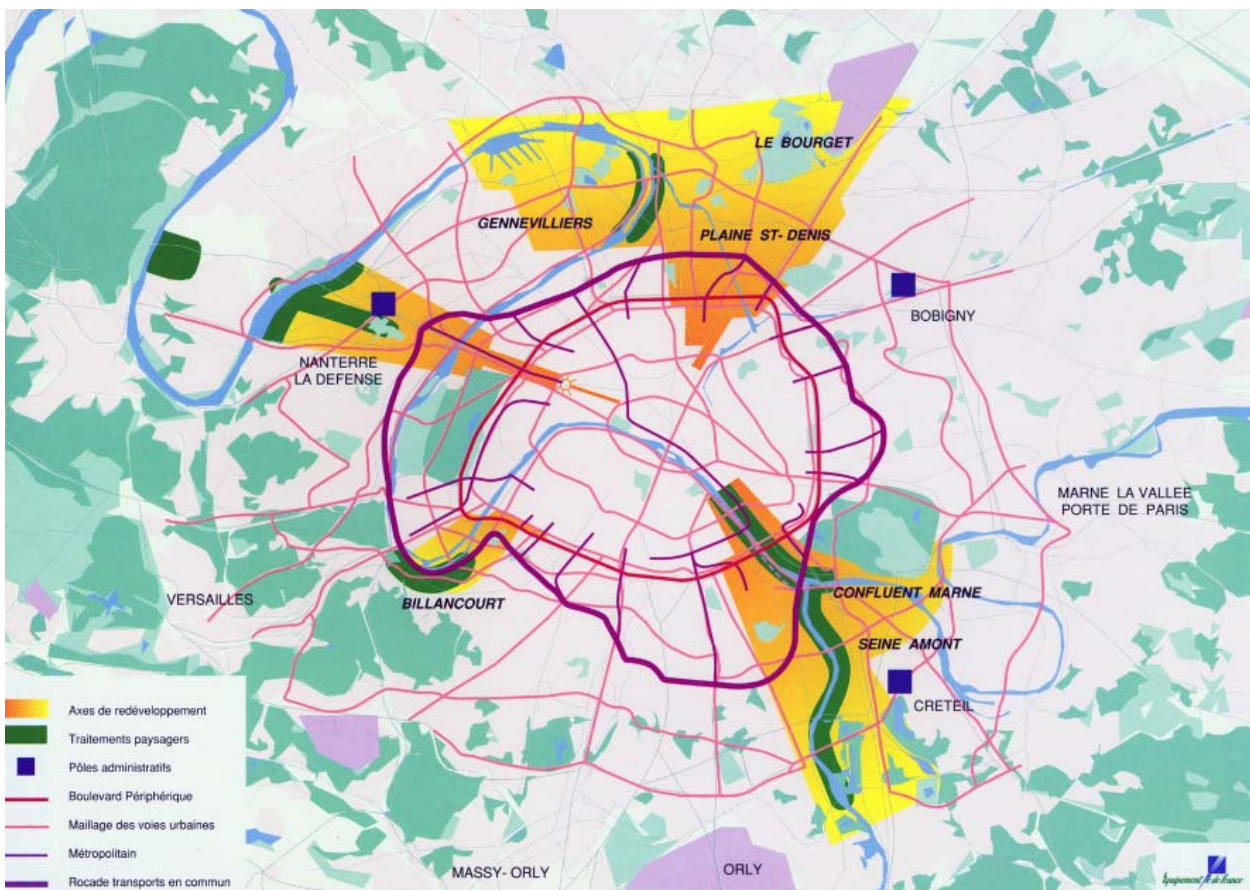
- les villes nouvelles devenues maintenant "adultes" qui doivent conforter leur acquis de pôles régionaux pour assurer en grande couronne l'effet d'entraînement dont les nouveaux sites urbains ont besoin pour réussir leur développement.

- les villes de la couronne rurale : Mantes, Meaux, Melun ainsi que les « villes traits d'union » où le développement est à favoriser. Les bourgs et villages sont soumis à un développement modéré.

Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région
Le schéma directeur de la région Ile-de-France de 1994



SDRIF : une organisation polycentrique



SDRIF : les secteurs de redéveloppement de la proches couronne

Le SDRIF de 1994 marque « un certain retour vers la zone dense avec l'affirmation des secteurs de redéveloppement de petite couronne. Les échanges sont valorisés car ils sont source d'efficacité et de richesse en augmentant les opportunités. Ils deviennent un objectif en soi et l'augmentation des déplacements est-elle-même encouragée.

Il est nécessaire d'adapter le réseau routier et de transport en commun principalement pour les liaisons tangentielles afin de faire face à la croissance démographique et économique de la grande couronne.

Préservation et valorisation du milieu rural et de la ceinture verte, création d'une trame verte dans l'agglomération

En grande couronne, le SDRIF préconise une consommation économe de l'espace agricole pour l'urbanisation estimée à 1 750 hectares par an et le maintien voire le développement des espaces naturels existants. Il demande une diminution des espaces agricoles soumis à la procédure des ZAD. Un outil spécifique doit être créé pour observer et suivre la consommation des espaces agricoles par l'urbanisation.

En moyenne couronne, dans la ceinture verte¹⁷, « le SDRIF garantit autant que possible le maintien et le développement des espaces naturels en contact direct avec l'urbanisation et constitue un réseau vert dans le tissu bâti dense de l'agglomération »¹⁸.

Dans la zone dense de l'agglomération, le SDRIF préconise la création d'espaces verts notamment dans les secteurs présentant des carences ou de redéploiement économique et urbain proches de la capitale.

Une politique de l'eau dans la ville est à mettre en place. L'utilisation de l'eau comme élément de composition urbaine est à privilégier.

Organisation des transports

Les réseaux de transports sont le principal instrument d'organisation de la région. Ils doivent faire face à une perspective de forte croissance de la demande de déplacements à l'horizon 2015. Cette croissance évaluée à 55% de parcours kilométriques

supplémentaires, soit 5 fois l'évolution attendue de la population,¹⁹ est due au développement de la mobilité des personnes, à l'allongement des distances de déplacement.

Les besoins, stabilisés dans Paris, sont en très rapide croissance dans la couronne parisienne. Pour y faire face, le SDRIF vise au développement d'un véritable réseau maillé de transports collectifs dans la proche couronne, outil de la reconquête urbaine. En grande couronne, le renforcement des radiales de transport en commun et de tangentielles routières est préconisé.

Le réseau de transport en commun est structuré en trois niveaux hiérarchisés :

- le réseau principal constitué d'infrastructures à grands gabarits : EOLE, METEOR, ESOPE (qui relierait la gare Montparnasse à la gare Saint-Lazare)
- le réseau de métro étendu, comportant une rocade nouvelle en proche couronne,
- un réseau complémentaire de transport en site propre (tramway, lignes de bus en sites protégés).

Dans le domaine routier la priorité est donnée au bouclage de l'autoroute A86 et de la Francilienne, troisième rocade autour de Paris. Un réseau entièrement concédé de voiries souterraines en zone centrale est destiné à décongestionner les voies de surface.

Nature et contenu du document

C'est un document d'aménagement à moyen et long terme du territoire régional francilien.

Appuyé sur une vision prospective du développement de la région, il définit des orientations cohérentes pour l'action publique, que cette dernière soit menée par l'Etat, la Région, les collectivités locales ou d'autres acteurs. L'amélioration du fonctionnement métropolitain et l'importance nationale de nombreux équipements et secteurs économiques sont au cœur de cette recherche de cohérence.

C'est aussi un document d'urbanisme de portée régionale, opposable aux documents locaux d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale) et les plans locaux d'urbanisme). Les documents d'urbanisme locaux doivent être « compatibles » (et

¹⁷ la ceinture verte comprend, par convention, l'ensemble des espaces libres de toute urbanisation entre 10 et 30 km de Paris.

¹⁸ SDRIF de 1994 p.50.

¹⁹ SDRIF de 1994 p.69.

non pas « conformes ») avec les orientations et les dispositions prescriptives du SDRIF en matière d'organisation spatiale, de règles d'utilisation des sols et autres dispositions d'urbanisme. Le SDRIF n'est pas un document de programmation. Pour ce qui les concerne, l'Etat et la Région assurent la mise en oeuvre du schéma directeur par leurs choix financiers notamment traduits par les contrats de plan Etat-Région.

Le contenu

Le Schéma Directeur est composé d'un rapport, d'une carte régionale au 1/150 000^{ème} ainsi que d'une annexe.

Le rapport

Le rapport comporte des éléments non prescriptifs et des éléments prescriptifs.

Il est divisé en deux parties. La première partie du document - dont les éléments ne sont pas, pris isolément, prescriptifs - constitue le parti général d'aménagement, c'est-à-dire les objectifs généraux et la stratégie d'évolution de l'Ile-de-France jusqu'en 2015.

La deuxième partie du document présente les orientations détaillées du schéma en les ordonnant autour de trois thèmes fédérateurs : l'environnement,

les espaces urbains, les infrastructures.

Les orientations données et les dispositions édictées à l'intérieur de ces chapitres ont une valeur juridique et une force contraignante très différentes selon qu'elles traitent de l'utilisation du sol ou se rattachent à des politiques sectorielles d'aménagement pour lesquelles le schéma constitue un guide. Les éléments présents dans la deuxième partie du rapport relèvent ainsi du double statut du SDRIF précédemment présenté.

La carte de destination générale des sols au 1/150 000^{ème}

Elle constitue la représentation graphique des orientations et principes d'utilisation des sols exprimés dans le rapport. Son utilisation prescriptive est étroitement liée et subordonnée au texte du rapport. L'ensemble des cartes figurant dans le rapport constituent des illustrations du texte, des informations. Elles n'ont qu'une portée indicative, à la différence de la carte de destination générale des sols annexée au SDRIF.

L'annexe de présentation départementalisée des options stratégiques du SDRIF récapitule, dans les 8 départements de la région, les principales orientations du rapport. Il ne s'agit que de textes indicatifs ; les cartes reprennent des extraits de la carte de destination générale des sols.

²⁰ Préfecture de la région Ile-de-France, *Révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, Mandat du Gouvernement au préfet de région*, 13 septembre 2005.

2004 : Lancement de la révision du SDRIF

Peu de temps après l'approbation du SDRIF la loi d'orientation et d'aménagement du territoire du 4 février 1995 transfère la compétence d'élaboration du schéma directeur régional au Conseil régional d'Ile-de-France. « *Afin de garantir la prise en compte des enjeux nationaux et d'assurer le caractère opposable du schéma directeur aux documents d'urbanisme locaux, la loi du 4 février 1995 prévoit l'association de l'Etat à la révision du document et l'approbation par décret en Conseil d'Etat du schéma adopté par le Conseil régional* »²⁰.

Le 25 juin 2004, par délibération, l'assemblée régionale décide à l'unanimité d'engager la procédure de révision du schéma directeur. Pour les élus régionaux « *le décalage entre la conception centralisée du SDRIF de 1994 et la pratique décentralisée de l'aménagement* »²¹ issue du processus de décentralisation engagé depuis 1982 « *constitue une faible capacité d'orienter et d'infléchir l'aménagement et le développement régionaux* ».

Le SDRIF de 1994 est qualifié de « *super POS qui ne laisse que peu de marge de manœuvre pour l'exercice des compétences locales* » et qui « *joue d'avantage un rôle de frein que de moteur du dynamisme régional* »²². Il n'intègre pas les engagements pour un développement durable, pris par la France en juin 1992 à Rio de Janeiro lors de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement.

La division sociale dans la région Ile-de-France s'est encore accentuée depuis 1994. L'écart du revenu moyen des ménages augmente entre les communes les plus riches situées en grande majorité à l'ouest et les communes les plus pauvres situées principalement à l'est.

Le décret du 31 août 2005²³ ouvre la procédure de révision du SDRIF. Et le 13 septembre 2005 le Gouvernement indique ses priorités pour l'Ile-de-France et donne mandat au préfet de région pour la révision du SDRIF. L'Etat souhaite « *que les efforts de planification s'attachent à définir les outils pour résoudre la crise du logement* »²⁴ Le futur SDRIF doit favoriser le développement économique de l'Ile-de-France, renforcer les transports. Il doit également prendre en compte les interactions entre l'Ile-de-France et les autres régions du bassin parisien.

En novembre 2005, le Premier ministre donne mandat au Préfet de région pour étudier, en concertation avec les collectivités locales, les conditions de mise en place de trois grandes opérations d'urbanisme d'intérêt national (OIN) en Ile-de-France sur les territoires de « Seine-amont », « Massy, Saclay, Versailles, Saint Quentin-en-Yvelines » et « Seine-aval »²⁵.

Ces opérations qui s'inscrivent dans un projet de développement équilibré habitat/emploi, doivent permettre la création de nouveaux logements et des services urbains. Cette démarche s'appuie sur les pôles de compétitivité régionaux validés par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005.

Le 15 février 2007, le projet de SDRIF est arrêté par délibération du conseil régional.

²¹ Conseil régional d'Ile-de-France, Eléments pour un bilan du schéma directeur régional d'Ile-de-France de 1994, Lancement de la révision du schéma directeur régional, 21/10/2004, p.9.

²² it p.10.

²³ Décret n°2005-1082.

²⁴ Préfecture de la Région Ile-de-France, Révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France. Mandat du Gouvernement au préfet de région, 13/09/2005.

²⁵ Préfecture de la Région Ile-de-France, Rapport d'étape du préfet de la région d'Ile-de-France au Premier ministre Grand projet d'urbanisme d'intérêt national « Seine amont, 01/2006.

Grand projet d'urbanisme d'intérêt national « Massy, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, 01/2006.

Grand projet d'urbanisme d'intérêt national « Seine aval, 01/2006.